ADAC autotest



Skoda Octavia Combi 1.5 TSI ACT mHEV Selection DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Schon seit vielen Jahren liegen SUVs voll im Trend, es gibt immer mehr Modelle in allen Größen und Variationen. Meist geht das zu Lasten von klassischen Kombis, die bei manchen Herstellern regelrecht aussterben. Nicht so bei Skoda - zum Glück. Denn der Octavia Combi weiß im Test zu überzeugen: Er zeigt wunderbar unaufgeregt, wie gut und praktisch diese Fahrzeuggattung sein kann. Das geht schon bei den Effizienzvorteilen los, denn die flachere Karosserie bietet dem Fahrtwind weniger Widerstand. Der Octavia Combi kommt mit 5,8 l/100 km Verbrauch durch den ADAC Ecotest - mehr geht freilich immer, aber dank seines Mildhybridsystems gibt es auch noch Potenzial nach unten. Die oft kolportierten Nachteile "flacher" Kombis bringt der Octavia nicht mit. Denn besonders weit nach unten muss man nicht einsteigen und überdies sind die Türausschnitte groß genug. Es gibt vorn wie hinten reichlich Platz, selbst vier Erwachsene reisen bequem. Und sie müssen beim Gepäck keine Abstriche machen, es gibt einen riesigen Kofferraum. Unterwegs kann man sich am famosen Fahrkomfort erfreuen, insbesondere wenn man in die optionalen adaptiven Dämpfer (DCC) investiert hat. Sicher ausgelegt ist das Fahrwerk selbstverständlich, hier geht man keine Kompromisse ein. Kritikpunkte beim tschechischen Kombi muss man schon intensiv suchen - denn die vielen praktischen, Skoda-typischen Details wie die Regenschirmfächer in den Vordertüren machen den Alltag einfach angenehm. Am ehesten kritisieren kann man den Preis und Skodas Preispolitik, denn ein Schnäppchen ist der Octavia schon lange nicht mehr. Die Preiserhöhungen der letzten Jahre haben es leider in sich. Hier ist Skoda jedoch keine Ausnahme, die Kritik trifft die ganze Branche. Immerhin bekommt man mit dem Octavia noch vergleichsweise viel Auto für sein Geld, inklusive aktueller und gut abgestimmter Technik. Gut 40.000 Euro muss inzwischen aber investieren, über 50.000 Euro sind auch kein Problem. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Avant, BMW 3er touring, Mercedes C-Klasse, Seat/Cupra Leon ST, VW Golf Variant.

⊕ **sehr sauberer und angemessen sparsamer Motor, hoher Fahrkomfort mit optionalem DCC, viele Assistenzsysteme lieferbar, großer und gut nutzbarer Kofferraum, gutes Platzangebot vorn und hinten**

⊖ **viele Extras an teure Pakete gebunden**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,9
AUTOKOSTEN	2,6

Zielgruppencheck

Familie	2,3
Stadtverkehr	3,4
Senioren	3,0
Langstrecke	2,3
Transport	2,2
Fahrspaß	2,6
Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Auch für den Octavia gilt: Die tschechischen Entwickler verstehen es, die vorhandenen Möglichkeiten geschickt einzusetzen, so dass die Skoda-Variante einer VW-Konzern-Plattform nicht selten die praktischere ist. Innen wie außen wirkt der Mittelklasse-Kombi wertig. In jedem Fall auf den ersten Blick, denn schaut man genauer gerade im Innenraum hin, dann sieht man schon einen gewissen Kostendruck, dem sich auch die Tschechen nicht gänzlich entziehen können. Trotzdem, die Karosserie des Octavia Combi ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert; nur hinter der Hinterachse besteht noch Optimierungspotenzial. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder gehoben, das erleichtert die Handhabung beim Öffnen und Offenhalten ungemein. Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles sitzt weitgehend fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Lediglich aus den vorderen Türverkleidungen kann man auf schlechten Straßen dumpfes Klappern hören - wenn die Regenschirme nicht ideal in ihren Fächern sitzen und sich harte Kunststoffbauteile berühren. Geschäumte Kunststoffe, silberfarbene Kanten und Leisten sowie stoffüberzogene Kunststoffflächen hinterlassen einen wertigen Eindruck. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschäumung nur vorn im Innenraum verbaut ist, und dort im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend gestaltet.

3,0 Alltagstauglichkeit

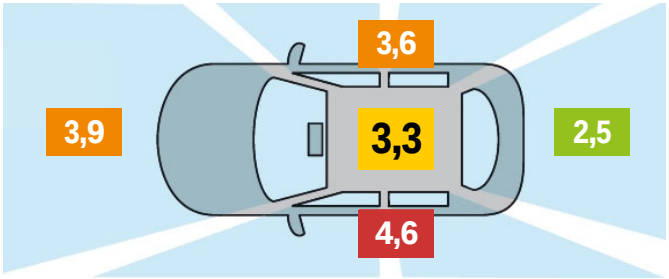
Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 45 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 775 km - ein zufriedenstellendes Resultat, angesichts des vergleichsweise kleinen Tanks aber nicht schlecht. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 496 kg – das reicht locker für vier Leute samt deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Dachreling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das reicht auch noch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst 700 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer man hat das Notrad als Option gewählt. Runflat-Reifen oder ein Reserverad in Fahrbereifung gibt es dagegen nicht. In Verbindung mit Notrad ab Werk sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber im Fahrzeug verstaut. Die Außenmaße sind vergleichsweise kompakt für einen Mittelklasse-Kombi: Mit 2,01 m Breite (inkl. Außenspiegel) und 4,70 m Länge fährt man noch ohne große Herausforderungen durch enge Innenstädte. Der Wendekreis von 11,3 m geht in Ordnung.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Zwar sieht man das vordere Ende der Motorhaube nicht direkt, ansonsten aber lassen sich die Außenmaße des Octavia gut abschätzen. Überdies 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 (inkl. Waschdüse) gibt es optional, gegen weiteren Aufpreis kann man ein Rundumsicht-Kamerasystem ordern. Ebenso extra kostet der Parklenkassistent. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus: Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto,

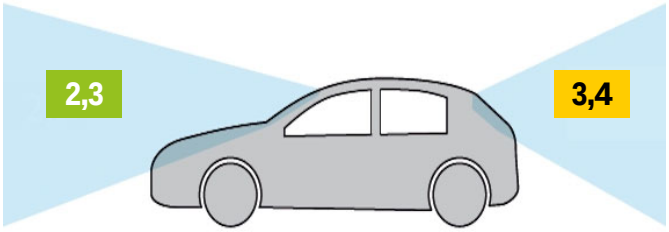
Rundumsicht

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.



© ADAC e.V.

lediglich die hinteren Dachsäulen schränken den Überblick etwas ein. LED-Scheinwerfer sind Serie, man kann sie mit Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern und einem Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblendet, aufrüsten. Der Testwagen hat die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer an Bord, die unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten, Kurvenlicht und Abbiegelicht über dezidierte Leuchten bieten. Das Highend-Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln - alleine schon wegen der inkludierten automatischen Leuchtweitenregulierung und der Scheinwerferreinigungsanlage. Der Innenspiegel wie auch der fahrerseitige Außenspiegel blenden beim Octavia Selection serienmäßig automatisch ab.

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



Die Rundumsicht fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Große Fensterflächen und eine gute Sicht durch die Heckscheibe helfen beim Überblicken der Karosse des Skoda.

2,5 Ein-/Ausstieg

Die Fläche der vorderen Sitze befindet sich 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in üblicher Höhe für einen klassischen Kombi. 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 natürlich chic.

⊕ 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 ist mit der Umsetzung dieser Technik bei seinen Modellen schon relativ weit, andere Hersteller ziehen inzwischen aber auch nach.

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Die Skoda-Modelle zeichnen sich im Konzernverbund meist durch pragmatische Lösungen und Praktikabilität aus. Hier macht der Octavia keine Ausnahmen, im besten Sinne. Er bietet nicht nur, aber insbesondere im Kofferraum reichlich Platz. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum satte 505 Liter (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 715 Liter. 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 empfohlen), lassen sich bis zu 875 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.475 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 40 Liter in der Reserveradmulde Platz. Legt man den variablen Kofferraumboden in die obere Position, trennt man gut 90 Liter Volumen ab.



Unter der Kofferaumabdeckung fast der Tscheche 505 l. Nutzt man den Stauraum komplett aus, so ergibt sich ein Ladevolumen von maximal 1.475 l.

© ADAC e.V.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Verstaumöglichkeiten im Allgemeinen und der Kofferraum im Speziellen sind die Aushängeschilder der tschechischen VW-Tochter. Und auch hier punktet der Octavia, denn der Kofferraum ist nicht nur groß, sondern auch prima nutzbar. Die Kofferraumklappe fährt gegen Aufpreis wie beim Testwagen elektrisch auf und zu. Dazu genügt ein Druck auf die Fernbedienung, die Taste am Armaturenbrett, die Tasten an der Heckklappe selbst oder ein Fußschwenk unter die Stoßstange. Der Laderaum wird über zwei LED-Lampen links und rechts vorbildlich ausgeleuchtet. Die Ladekante ist mit 64 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 zur Bordwand hin. Unter der geöffneten Klappe kann man auch mit fast zwei Metern Körpergröße noch weitgehend aufrecht stehen.



Die Ladekante fällt mit 64 cm angenehm niedrig aus. Unter der elektrischen Heckklappe finden Personen bis fast zwei Meter Körpergröße Platz.

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 passgenauen Skisack, der den Innenraum sauber hält. Das Umklappen gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel seitlich im Kofferraum oder direkt oben an der Lehne ziehen. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut kostet zwar nur einen überschaubaren Aufpreis, sollte aber grundsätzlich 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.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Infotainmentsystem reift und reift, und tatsächlich: Es wird immer schneller in der Reaktion. Optimierte Software und bessere Hardware zeigen Wirkung. Zudem ist Skoda schon immer einen etwas eigenen Weg innerhalb des Konzernverbunds gegangen, insbesondere bei den Elektrovarianten war das von Vorteil. Auf den ersten Blick hat sich im Vergleich zum Vor-Facelift an der Bedienoberfläche wenig getan, jedoch gibt es zusätzliche Anpassungsmöglichkeiten und konfigurierbare Shortcuts. Das System arbeitet schnell und stabil. Die Klimasteuerung ist im Rahmen der Möglichkeiten einfach, weil für deren grundsätzliche Funktionen wie Temperatur und Sitzheizung ein Bereich am unteren Bildschirmrand fest reserviert ist. So lässt sich verkraften, dass die Sensorleiste unterhalb des Bildschirms noch immer nicht beleuchtet ist - dort wird letztlich nur die Audio-Lautstärke reguliert, wofür es keiner exakten Positionierung des Fingers bedarf. Der Fahrer wird dafür ohnehin eher die praktische und griffige kleine Drehwalze am Lenkrad nutzen. Wer im Detail ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen, dass man



Die Bedienung des Tschechen gibt keine Rätsel auf. Man spürt, dass Software und Hardware eine umfangreiche Überarbeitung erfahren haben. Das allgemeine Bedientempo ist gut.

© ADAC e.V.

schon von den Konzerngeschwistern 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 Temperierung. Mittig am Armaturenbrett gibt es zwar ein paar mechanische Tasten, diese führen aber nicht zu Radio, Navigation oder Medien. Immerhin kann man darüber aber schnell Funktionen wie Heckscheibenheizung, Parkassistent oder auch Fahrmodusauswahl erreichen. Insgesamt muss man sich schon eine Weile mit dem Octavia befassen, bis die Bedienung flüssig klappt. Dann kann man aber gut mit dem System zurechtkommen, auch weil es viele Individualisierungsmöglichkeiten gibt.

⊕ Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, hier ist die Bedienung völlig problemlos. Die Instrumente kommen nun immer in Monitorausführung - der bietet verschiedene Anzeigemöglichkeiten, von analogen Rundinstrumenten bis hin zu reinen Zahlen und Ziffern mit formatfüllender Landkarte im Hintergrund. Die Bildschirme sind tagsüber wie nachts gut ablesbar. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Fahrer- und Beifahrersitz können optional elektrisch eingestellt werden und verfügen zudem über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen (im Testwagen verbaut).

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Octavia Selection kommt serienmäßig mit Radio samt 10 Zoll Farbdisplay - ein CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht mehr lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso Apple Carplay und Android Auto (beides kabellos möglich) sowie zwei USB-C-Anschlüsse vorn und zwei ebensolche hinten (nur Ladefunktion). Die bis zum Facelift verfügbare 230-V-Steckdose an den Rücksitzen ist nicht mehr zu bekommen, dafür ist der USB-C-Anschluss am Innenspiegel (praktisch für Dashcams) nun Serie. Digitaler Radioempfang (DAB+) ist auch dabei, sogar eine induktive Ladeschale ist im Octavia Selection Standard. Acht Lautsprecher hat der Octavia grundsätzlich an Bord, gegen Aufpreis bekommt man das Canton-Soundsystem mit 12 Lautsprechern inklusive Subwoofer. 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. Natürlich kann man auch hier gegen Gebühr verlängern.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze lassen sich für rund 1,95 m große Menschen zurückschieben, die Kopffreiheit ist bei Bedarf noch üppiger (bis etwa 2,10 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu trägt neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale, große Panorama-Glasschiebedach bei.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ So üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten nicht ganz - allerdings kommen nur sehr große Menschen 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 etwa 1,95 m Körpergröße problemlos Platz.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Unterschiedliche Sitzvarianten sind für den Octavia nicht verfügbar. Die Rückbank lässt sich weder verschieben noch die Lehne in ihrer Neigung verstellen. Davon abgesehen gibt es im Innenraum des Octavia allerlei praktische Details. Man bekommt Kleinkram in zahlreichen Fächern unter, die vorderen Türen haben beispielsweise jeweils ein Regenschirmfach, in dem auch ein Schneefeger verstaut werden kann. Brillenhalter, große Türfächer (Eineinhalbliter-Flaschen passen vorn und hinten rein) und ein kleines Fach am linken Fahrerknie stehen ebenfalls zur Verfügung. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht abschließbar, dafür jedoch teilweise mit Teppich ausgeschlagen, um Klappergeräusche zu vermeiden.

2,0 KOMFORT

1,9 Federung

Es gibt den Octavia Selection mit verschiedenen Fahrwerken: Neben dem Standardfahrwerk kann man ein Schlechtwegefahrwerk samt Unterbodenbeplankung (Höherlegung 15 mm), ein strafferes Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) oder eines mit der adaptiven Dämpferregelung DCC des Testwagens (Tieferlegung 10 mm) wählen.

⊕ Wie auch beim Golf kann man im Octavia die Dämpferhärte in vielen Zwischenschritten fein einstellen - hier muss man aber schon einen sehr feinfühligen Tag erwischen, um jede Abstufung auch tatsächlich zu spüren. Die beiden "Extreme" jenseits von Comfort oder Sport kann man aber gut unterscheiden. Neben dem nur etwas harten Ansprechen auf Fahrbahnkanten ist es vor allem die in Comfort deutlich ausgeprägtere Neigung zum gemächlichen Nachschwingen, die den Unterschied macht. Selbst im Modus Sport aber wird der Octavia nicht im Ansatz zum kompromisslosen Sportler - letztendlich hat man die Wahl zwischen Komfort und weniger Komfort, dafür aber mehr Verbindlichkeit im Verhältnis zur Straße. Skoda versteht es, auch mit einer einfacher konstruierten Hinterachse (Verbundlenkerausführung) einen gefälligen Federungskomfort zu erreichen. Der bei solchen Fahrwerkskonstruktionen sonst häufige leichte Versatz des Hecks bei einseitigen Unebenheiten ist mit dem DCC-Fahrwerk unauffällig, man kann sich über das beflissene Schluckvermögen der Federung freuen. Auch außerorts werden schlechte Strecken gut abgefedert. Selbst auf der Autobahn ist man angenehm komfortabel unterwegs, ohne dass der Aufbau zu deutlich in Bewegung geraten würde. Das Fahrwerk gefällt insgesamt gut, es pariert kleine Schläge tendenziell trocken, aber meist gekonnt und kann lange Wellen bei höherer Geschwindigkeit auch gut verdauen - je nach Einstellung mit mehr oder weniger wogendem Eindruck.

2,2 Sitze

Serienmäßig sind im Octavia Selection Komfortsitze mit guter Konturierung verbaut. Komfort und Einstellmöglichkeiten lassen sich mit der aufpreispflichtigen elektrischen Sitzverstellung (im Testwagen) und den optionalen Ergo-Komfortsitzen (inkl. AGR-Gütesiegel) erweitern.

⊕ Auf den vorderen Plätzen im getesteten Octavia Selection findet man elektrisch einstellbare Sitze, die neben den üblichen Einstellmöglichkeiten auch eine Neigungsverstellung bieten. Wer zusätzlich die ausziehbare Oberschenkelauflage möchte, muss weiteren Aufpreis bezahlen. Schon mit der Elektrifizierung gibt es die Vierwege-Lendenwirbelstützen, die auch eine rudimentäre Massagefunktion umsetzen können. Eine Memory-Funktion mit zwei Speicherplätzen für die Sitzpositionen gibt es auf beiden Seiten. Auch die weniger aufwendig gestalteten Sitze vorn (ohne AGR-Gütesiegel) bieten einen angenehmen Sitzkomfort und einen guten Seitenhalt. Die Rückenunterstützung ist gerade im Schulterbereich ausgeprägt. Die Mittelarmlehne ist in Länge und Höhe justierbar. Hinten außen sitzt man klassentypisch nicht ganz so bequem, aber auch lange Reisen sind dort kein Problem. Gerade die gute Beinfreiheit und die ausklappbare Mittelarmlehne kommen dem Reisekomfort zugute.

2,6 Innengeräusch

Skoda hat seinen Octavia zum Beispiel mit schalldämmender Doppelverglasung vorn angemessen gedämmt, auch wenn er im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 67,5 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Er zeigt, dass Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem

© ADAC e.V.

Tempo noch problemlos möglich sind. Der Turbobenziner ist akustisch meist im Hintergrund, nur bei hoher Last und ab etwa 3.000 1/min hört man ihn, mit zunehmender Drehzahl umso deutlicher und lauter. Sonstige Fahr- und Windgeräusche fallen dagegen kaum auf.

1,6 Klimatisierung

⊕ Im Selection ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie, optional ist die Temperatur im Fond als dritte Zone unabhängig 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 Beschlag- und Luftgütesensoren, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung hinten kostet Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung. Die vorderen Sitze dagegen sind beim Selection serienmäßig beheizbar - gegen Aufpreis auch belüftbar. Die Standheizung, drahtlose Scheibenheizung sowie getönte Scheiben hinten findet man in der Optionsliste, genauso wie die Rollos für die hinteren Seitenscheiben. Wählt man die Octavia-Limousine, gibt es auch für die Heckscheibe ein Rollo.

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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Benziner leistet in der getesteten Variante maximal 150 PS. Typisch für einen modernen Turbomotor stemmt er seine immerhin 250 Nm schon ab 1.500 1/min - der Motor kann auch bei niedrigen Drehzahlen schon kraftvoll anschieben. Mit diesem Motor ist der Skoda-Kombi völlig angemessen motorisiert, das Aggregat spricht gut an und zieht sauber durch, ohne Ruckler oder Zugkraftschwankungen. Damit ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,6 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 226 km/h möglich (Herstellerangaben). Für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h wurden 6,2 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 4,8 s. Damit lässt sich der Mittelklasse-Kombi durchaus flott fahren. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor leicht verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle. Von 15 auf 30 km/h geht es in knapp einer Sekunde, so gelingt das Einfädeln nach dem Abbiegen leicht.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.500 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein etwas rauer Motorlauf. Sensible Naturen werden die feinen Vibrationen gerade beim Beschleunigen spüren - ansonsten dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen (dem häufigsten Einsatzbereich) läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus, etwa ab 3.000 1/min wird es brummig, aber noch nicht nervig. Beim Ausdrehen wird der Motor deutlich lauter - jedoch muss man den hohen Drehzahlbereich im Alltag höchstens beim Überholvorgang nutzen, im üblichen Alltagsbetrieb kann man problemlos im kultivierten Drehzahlbereich des 1,5-l-TSI bleiben. Das Aggregat läuft im Octavia insgesamt ausreichend ruhig, aber nicht so kultiviert wie im Golf, bei dem offensichtlich mehr Aufwand bei der Feinabstimmung betrieben wurde.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge eher vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort im Octavia ist gut, Anfahren erfolgt sanft und die Gänge werden tendenziell mehr verschliffen als bei den kleineren Modellen. Meistens 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. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet dank Mildhybridsystem ausgesprochen geschmeidig, auch während der Fahrt wird der Verbrenner sehr sanft aus- und eingeschaltet. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt damit gut. Bedient wird das Getriebe über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole, an die Funktionsweise und Steuerung hat man sich schnell gewöhnt. 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 2.400 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Octavia Combi liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von schnell angegangenen engen Kurven noch von plötzlichen Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei – es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Der Kombi ist insgesamt auffällig unauffällig unterwegs, für entspanntes Fahren optimal. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken noch in Grenzen - sofern man die adaptiven Dämpfer nicht auf maximal komfortabel eingestellt hat. Die Karosseriebewegungen sind im Comfort-Modus des DCC spürbar ausgeprägter als im Sportmodus, aber hier wie da nicht störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen treten wenn dann beim beherztem Losfahren auf, werden aber zügig von der elektronischen Traktionsregelung eingebremst. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Octavia Combi eine gute bis zufriedenstellende Vorstellung ab. Einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit ruckartigem Lenken und Gegenlenken mit einem moderat nach außen drängenden Heck (Übersteuern), das ESP regelt rechtzeitig ein. Andererseits legt er eine gute Fahrdynamik an den Tag und kann von geübten Fahrern durch sein leichtes Gieren flott durch den Pylonenparcours dirigiert werden. Dabei durcheilt er die Gassen mit hoher Geschwindigkeit, was von einem nur moderat eingreifenden ESP zeugt.

2,0 Lenkung

⊕ Auf Wunsch gibt es für den Octavia die Progressivlenkung - diese ist aber im Testwagen nicht verbaut. Damit müsste man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Standardlenkung erweist sich aber ebenso als eine gute Wahl für den Alltag, sie ist mit 2,7 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ohnehin nicht zu indirekt ausgelegt. Man hat ein gutes Lenkgefühl und eine dazu passende Zielgenauigkeit. Die Lenkung zentriert in richtigem Maße, um immer im Bilde zu sein, wohin die Reise geht. Der Octavia lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren (bei Option Fahrprofilauswahl).

2,5 Bremse

⊕ Der Octavia Combi hat eine angemessen standfeste Bremsanlage mitbekommen. Damit benötigt der Mittelklasse-Kombi durchschnittlich 35,1 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren, die Bremswirkung durch das Mildhybridsystem ist gut ins Bremsgeschehen integriert. Man kann ähnlich wie bei den Elektromodellen eine adaptive Rekuperation einstellen, dann bremst der riemengetriebene Startergenerator in Abhängigkeit von anderen Verkehrsteilnehmern, Tempolimits und Straßenverläufen.

© ADAC e.V.

1,5 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Vieles kostet Aufpreis, aber zum Serienumfang gehört immerhin ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung. Er lässt sich gegen Aufpreis um die Funktion ACC (adaptiver Tempomat) erweitern. 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 Octavia mit Automatik auch über den Notfallassistenten, der im Ernstfall bei bewusstlosem Fahrer das Auto kontrolliert zum Stehen bringt. Schon im "kleineren" Paket Fahrerassistenz ist der Travelassist dabei, der den adaptiven Tempomaten mit dem Lenkassistenten kombiniert und so einen teilautonomen Autobahnassistenten umsetzt. Überdies gibt es den Spurwechselassistenten Side Assist, der zusätzlich den Ausparkassistentenenthält, welcher mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr hinten überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt bzw. eigenständig bremst. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung muss inzwischen Serie sein. Bei jedem Octavia mit dabei sind auch die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display, welches seine Informationen in die Frontscheibe projiziert.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt der Octavia 89 Prozent der möglichen Punkte (Test Dezember 2022, bestätigt für das Facelift im März 2024). Der Tscheche ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer sowie ein Centerbag zwischen den Vordersitzen zur Standardausstattung. Gegen Aufpreis ist der Octavia mit einem proaktiven Insassenschutzsystem und hinteren Seitenairbags samt Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach weitgehend geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis 1,95 m Körpergröße einen guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Menschen bis etwa 1,70 m Größe - das ist zu wenig. Der Octavia ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

 ESP	Serie
 Abstandswarnung	Serie
 Kollisionswarnung	Serie
 City-Notbremssystem	Serie
 Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
 Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Serie
 Vorausschauendes Fußgän-ger-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	Serie
 Notfallassistent	Option
 Ausstiegswarnung	Option
 Müdigkeitswarner	Serie
 Head-up-Display	Option
 Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
 Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

© ADAC e.V.

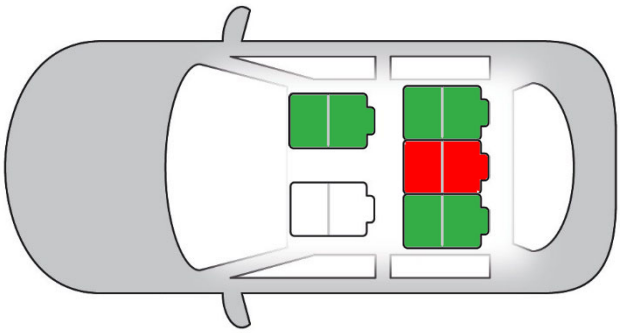
aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Folgen einer möglichen Zweitkollision zu verringern. Eine E-Call-Funktion mit automatischem Notruf steht serienmäßig zur Verfügung. Ein Kofferraum-Trennnetz zur Sicherung schwerer Gegenstände ist gegen Aufpreis erhältlich. In den vorderen Türverkleidungen sind Reflektoren eingelassen, damit auch nachts offene Türen leichter erkannt werden können.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit hat der Octavia 84 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt. Die Breite der Rückbank reicht in der Regel nur für zwei Kindersitze nebeneinander. Eine Isofix-Vorbereitung mit iSize-Freigabe für den Beifahrersitz gibt es serienmäßig. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden; je nach Kindersitzausführung ungünstig ist die integrierte Kopfstütze der optionalen Sportsitze (nicht im Testwagen). Mit den Gurten lassen sich Kindersitze gut und sicher befestigen, die Gurtgeometrie ist einwandfrei geeignet. Auf den äußeren beiden Rücksitzen kann man wie beim Beifahrersitz die Isofixbefestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken nutzen. Will man man auf den Rücksitzen eine Basis samt Stützfuß verbauen, ist der Einstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig eingeschränkt, weil der Beinraum durchaus üppig dimensioniert ist. Die Kindersicherungen der hinteren Türen kann man über Knöpfe in der Fahrertür separat links und rechts aktivieren - vorbildlich. Einen wirksamen Fenstereinklemmschutz gibt es rundherum.

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)

3,4 Fußgängerschutz

Der Octavia hat beim Euro NCAP-Crashtest im Bereich Fußgängerschutz nur mäßig abgeschnitten, er konnte lediglich 68 Prozent der möglichen Punkte erreichen. Die Vorderkante der Front birgt im Bereich der Scheinwerfer ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Hart und unnachgiebig sind, wie bei den meisten Autos, die A-Säulen - sie müssen den Fahrzeuginnenraum bei einem Crash schützen, sind dadurch für Fußgänger aber gefährlich. Immerhin bringt der Kombi einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, damit kann ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2

Der Octavia Combi 1.5 TSI erreicht mit Doppelkupplungsgetriebe im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 5,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 154 g/km - das reicht für 32 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO2. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Super alle 100 km. Wer gelassen fährt und den Kombi so oft es geht rollen lässt, kann den Verbrauch auch im Durchschnitt auf 5 l/100 km oder sogar darunter drücken. Entscheidend ist, wie oft das Mildhybridsystem den Verbrenner während der Fahrt ausschalten kann.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0		
Durchschnitt	6,0 D		7,7 B
Landstraße	5,1		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn	6,8		
Durchschnitt	6,6 D		7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

© ADAC e.V.

1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus (effektiver Partikelfilter Serie). Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 32 Zählern aus dem CO2-Bereich erzielt der Testwagen 82 Punkte und somit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen.

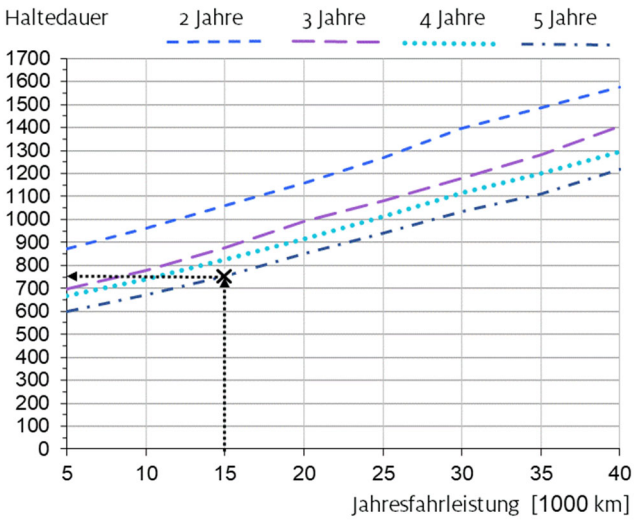
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Für den Octavia in der Selection-Ausstattung verlangt Skoda knapp 37.000 Euro. Einerseits ein stolzer Preis, andererseits angesichts des Konkurrenzumfelds nicht teuer. Allerdings benötigt man noch einige Extras, damit ein rundes und gut wieder verkaufbares Paket entsteht. Und dann sind die 40.000 Euro sogleich überschritten. Der gut, aber keinesfalls übermäßig ausstaffierte Testwagen kostet über 47.000 Euro. Immerhin sind Details wie Klimaautomatik und Sitzheizung vorn serienmäßig, aber das Navigationssystem und viele Sicherheitsassistenten kosten extra. Für Freunde des gehobenen Fahrkomforts ist die adaptive Dämpferregelung eine Empfehlung, die 910 Euro müssen es einem aber wert sein. Die Wertstabilität von aktuellen Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Der Motor ist Standardkost aus dem VW-Regal, immerhin sind Spritspartechnologien wie das Mildhybridsystem dabei. Der Assistenzumfang ist groß, wenn man das Paket Fahrerassistenz Plus nimmt - dafür möchte Skoda aber 3.290 Euro extra haben, weil allerlei andere Optionen wie das Head-up-Display oder der intelligente Parkassistent (Steuerung vom Smartphone aus) mit geordert werden müssen. Teure Werkstattbesuche etwa für einen Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 68 Euro pro Jahr aus, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 11, Teilkasko 21 und Vollkasko 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen. Lange Fahrzeuggarantien bis 5 Jahre und 150.000 km kann man bei Skoda haben - muss dafür aber extra zahlen. Standard sind zwei Jahre allgemeine Garantie, zwölf Jahre auf Durchrostung und drei Jahre auf den Lack.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 754 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Octavia Combi 1.5 TSI ACT	Octavia Combi 1.5 TSI ACT mHEV DSG	Octavia Combi 1.5 TSI ACT	Octavia Combi 1.5 TSI ACT mHEV DSG	Octavia Combi 2.0 TSI 4x4 DSG	Octavia Combi 2.0 TDI SCR	Octavia Combi 2.0 TDI SCR DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	85 (116)	110 (150)	110 (150)	150 (204)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	220/1500	250/1500	250/1500	320/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	10,5	10,7	8,6	8,6	6,7	10,1	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	203	226	226	228	208	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 l S	5,0 l S	5,4 l S	5,0 l S	6,8 l S	4,4 l D	4,6 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	122	115	123	114	155	114	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/18/21	11/18/21	11/18/21	11/18/21	12/20/19	13/18/19	10/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	85	70	87	68	174	228	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	620	639	725	740	863	668	772
Preis [Euro]	28.490	31.110	34.260	36.860	40.460	32.210	38.590

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi		
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van		
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen		
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up		
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle				

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,2 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	357/619/1.043
• Dachlast/Anhängelast [kg]	53/1.061
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,59
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	72,8
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	181

* 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.

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO_2-Ausstoß	115 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	k.A./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.698/1.829/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	1.403/507 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	640/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	k.A.
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 91Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,1/6,8 l/100km
CO_2-Ausstoß Ecotest	133 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.414/496 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	505/875/1.475 l

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

Betriebskosten	**135 Euro**	**Werkstattkosten**	**71 Euro**
Fixkosten	**80 Euro**	**Wertverlust**	**468 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	754 Euro
Steuer pro Jahr	68 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	11/18/21
Basispreis Octavia Combi 1.5 TSI ACT mHEV Selection DSG	36.860 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.256 km
Auffälligkeiten/Mängel	Softwareproblem Komforteinstieg

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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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	930 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.220 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/580 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	3.290 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	600 Euro/3.250 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.060 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.380 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/520 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	510 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.540 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (nur Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/720 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	720 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	960 Euro
Metalliclackierung	660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.160 Euro

TESTURTEIL

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

AUTOKOSTEN **2,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,2**
Verarbeitung	2,4
Alltagstauglichkeit	3,0
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen	1,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,9
Innenraum	**2,1**
Bedienung	2,1
Multimedia/Konnektivität	2,0
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,2
Innenraum-Variabilität	2,5
Komfort	**2,0**
Federung	1,9
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	1,6

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,8**
Fahrleistungen	1,7
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Schaltung/Getriebe	1,7
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,0
Bremse	2,5
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	3,4
Umwelt/EcoTest	**1,9**
Verbrauch/CO2	2,8
Schadstoffe	1,0

Stand: Januar 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer

© ADAC e.V.