



## Skoda Octavia Combi 1.2 TSI Elegance

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(77 kW / 105 PS)

**A**lltagstauglichkeit, Praktikabilität und solide Verarbeitung sind nur einige Attribute, die den Skoda Octavia Combi auszeichnen. Er bietet einen großzügigen Innenraum, einen großen Kofferraum und eine praxisorientierte Ausstattung. Der aufgeladene 1,2-l-Turbomotor leistet 105 PS und stellt bereits ab 1550 U/min ein maximales Drehmoment von 175 Nm zur Verfügung. Das reicht für flottes, den Erwartungen entsprechendes Vorankommen - als Kraftpaket kann man den Motor im Octavia allerdings nicht bezeichnen. Das gut abgestimmte Getriebe passt jedoch hervorragend zur Motorcharakteristik. Das Fahrwerk erweist sich als sicher und langstreckentauglich. In der Ausstattungslinie Elegance runden einige Details wie eine Zweizonen-Klimaautomatik oder ein automatisch abblendender Innenspiegel das Angebot ab. Zu haben ist der Combi 1,2 Elegance ab 22.710 Euro. Zusätzlich bietet Skoda für den Octavia noch einige empfehlenswerte Extras wie Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht zu vernünftigen Preisen an. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo, Opel Insignia, Seat Exeo ST, Volvo V50.

**+** gute Verarbeitung, großer Kofferraum, einfache Bedienung, bequeme Sitze, standfeste Bremsen

**-** umständlicher Klappmechanismus der Rücksitzbank



### ADAC-URTEIL



2,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

### Verarbeitung

Der Motorraum ist nur teilweise von unten abgedeckt, so dass Schmutz leicht eindringen kann. Zudem zeigt sich der Unterboden nahezu unverkleidet - das erhöht Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch.

**+** Die Karosserie zeigt sich gut verarbeitet, alle Anbauteile sind optimal eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der gute Eindruck setzt sich im Innenraum fort. Das Interieur ist zwar optisch recht sachlich gehalten, aber die verwendeten Materialien wirken hochwertig. Praktische Details, wie die auf der Rückseite mit Gummi überzogenen Türgriffe steigern die Alltagstauglichkeit. Die Türausschnitte sind optimal gegen eindringenden Schmutz abgedichtet, allerdings sind die lackierten Schweller gegen Verkratzen ungeschützt. Auf der ohne Mehrpreis lieferbaren Dachreling (in schwarz) sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer sehr gute 625 kg. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Im Kofferraum findet sich ein vollwertiges Ersatzrad - Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls vorhanden.

**-** Die lackierten Stoßfänger sind nicht gegen kleine Parkrempler geschützt. An den Türen befinden sich zwar dünne Schutzleisten, jedoch sind diese ebenfalls lackiert und bieten nur bedingt Schutz vor fremden Autotüren. Die Motorhaube ist recht schwer und wird nicht durch eine Gasdruckfeder, wie es angemessen wäre, sondern nur über einen Stab aufgehalten.

2,3

### Sicht

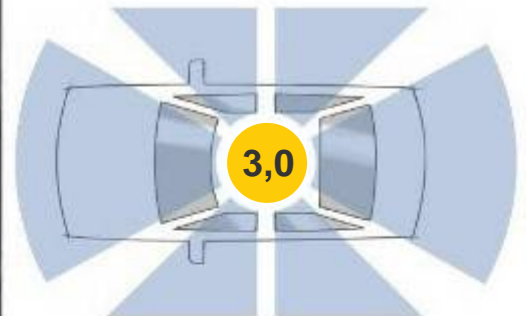
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Octavia Combi ein zufriedenstellendes Ergebnis und reiht sich damit in seiner Klasse unter den besseren Autos ein. Der Innenspiegel bietet ein noch zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten. Der Fahrer sitzt in Normalhöhe eines modernen PKW und hat somit einen durchschnittlichen Überblick auf den Verkehr. Gegenstände hinter dem Fahrzeug werden zufriedenstellend erkannt, die hohe Kante der Heckscheibe stört etwas. Serienmäßig sind nur Parksensoren am Heck vorhanden, für die Front sind diese optional erhältlich.

**+** Nah vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können recht gut erkannt werden. Der Innenspiegel blendet serienmäßig bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

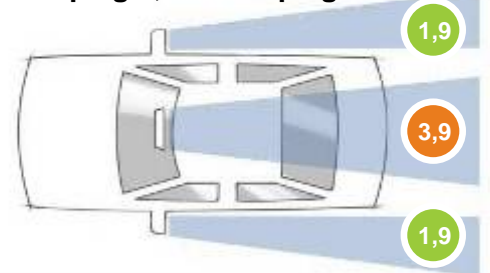


Die Sicht nach hinten ist aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der großen Fensterflächen relativ gut.

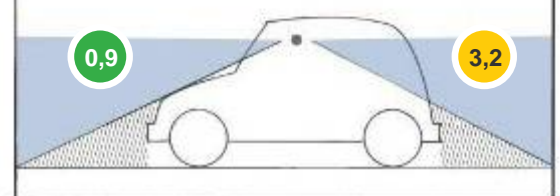
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Die beheizbaren und elektrisch einstellbaren Außenspiegel ermöglichen eine sehr gute Sicht nach hinten – der linke Spiegel weist einen asphärischen Bereich auf, dadurch sind Fahrzeuge im toten Winkel besser erkennbar. In den Nebelscheinwerfern ist ein Tagfahrlicht verbaut und die Nebelscheinwerfer dienen ebenfalls als Abbiegelicht (beides Serie). Gegen Aufpreis können Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht geordert werden. Bei Bedarf wird das helle Xenonlicht sensorgesteuert eingeschaltet und leuchtet die Fahrbahn gut aus. Die Scheibenwischer werden ebenfalls automatisch gesteuert und weisen eine gute Wischwirkung auf.

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht bequem ein und aus, nur der große Abstand zwischen Sitz und Türschweller stört etwas. Hinten fällt der Zustieg ähnlich gut aus, jedoch erschweren die breiten Schweller und die in den Einstiegsbereich hineinragenden Radläufe den Ausstieg. Die Sitzhöhe über der Straße ist zufriedenstellend.

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegeln, diese kann auch die Fenster öffnen und schließen. Vorne haben die Türen eine Einstiegsbeleuchtung und die Schweller sind in einer angenehmen Höhe positioniert. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig gehalten. Am Dachhimmel sind Haltegriffe für alle außen sitzenden Insassen vorhanden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für bestimmte Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

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

### 0,6 Kofferraum-Volumen\*

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



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

### 1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Die Ladekante liegt unbeladen bei 64 cm Höhe. Mit dem variablen Ladeboden stört keine Bordwand, über die das Gepäck gehoben werden müsste. Das Format des Gepäckabteils ist günstig, der Kofferraum lässt sich sehr gut nutzen. Jedoch sind aufgrund der enormen Tiefe, Gegenstände die sich weit vorn befinden schlecht erreichbar. Neben der Öffnung befinden sich links und rechts Lampen, die den Kofferraum bei Dunkelheit gut ausleuchten.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

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

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

## 1,9 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

⊕ Der Skoda Octavia Combi ist bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung einfach zu bedienen. Die Ergonomie der Bedienelemente ist überwiegend gut, Schalthebel und Lenkrad (längs- und höheneinstellbar) liegen einwandfrei zur Hand. Insgesamt sind die Sitzeinsteller gut erreichbar, nur das Drehrad der Lordosenstütze ist etwas ungünstig in der Lehne positioniert. Das unbeleuchtete Zündschloss ist im Lenkstockhebel angebracht, aber relativ gut erreichbar. Die Instrumente sind groß und gut ablesbar, ein serienmäßiger Bordcomputer liefert wichtige Informationen, auch über den Kraftstoffverbrauch. Der serienmäßige Tempomat lässt sich einfach über Tasten im Blinkerhebel bedienen, es fehlt aber eine Anzeige der eingestellten Geschwindigkeit. Die Scheibenwischer und das Licht werden auf Wunsch von Sensoren gesteuert (Serie).

Alternativ können Licht und Nebelscheinwerfer über einen beleuchteten Drehschalter neben dem Lenkrad aktiviert werden. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht in der Nacht automatisch ab (Funktion abschaltbar). Die Außenspiegel und die Fensterheber werden elektrisch bedient (funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird). Alle Fenster sind mit Einklemmschutz und Antippautomatik für auf- und abwärts ausgestattet. Als besonderes Feature besitzt der Octavia eine Regenerkennungsfunktion über den Regensensor. Ist das Auto mit geöffnetem Fenster oder Schiebedach abgestellt und beginnt es zu regnen, dann werden alle Fenster und das Schiebedach automatisch geschlossen. Das Bedienteil der Zweizonenklimaautomatik ist zufriedenstellend angeordnet. Die Anlage lässt sich recht einfach bedienen, die eingestellte Temperatur kann aber nicht optimal abgelesen werden, da die Temperaturskala teilweise vom Schalter verdeckt wird. Auch die Bedienknöpfe für Heckscheibenheizung und Umluftschaltung sind etwas klein geraten und dadurch schwieriger zu finden. Die Heckscheibenheizung wird allerdings zeitabhängig abgeschaltet und die Umluftfunktion automatisch geregelt. Radio und das aufpreispflichtige Navigationssystem mit Touchscreen, liegen sehr gut und sind nach kurzer Eingewöhnung leicht zu bedienen. Das System besitzt eine gute Routenführung und kann zudem DVDs abspielen.



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

Vorne wie hinten gibt es Leseleuchten und zwei zentrale Dachleuchten. Das auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtete Handschuhfach und das Ablagefach unter der Mittelarmlehne werden von der Klimaanlage mitgekühlt. Das Angebot an Ablagen ist hinten zufriedenstellend und vorne gut, in die Türablagen passen mit Mühe und Not sogar 1,5-Liter-Flaschen.

---

## 2,1 Raumangebot vorne\*

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

---

## 2,8 Raumangebot hinten\*

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



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

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

⊕ Insgesamt ist die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Lange Bodenwellen werden ohne Nachschwingen, souverän gedämpft. Kürzere Fahrbahnunebenheiten federt das Fahrwerk ebenfalls ordentlich ab. Auf Einzelhindernisse und Querfugen könnte es jedoch feiner ansprechen - diese dringen deutlich in den Fahrgastraum. Aufbaubewegungen beim Beschleunigen und Bremsen werden gut gedämpft. Bei schnellen Richtungswechseln neigt sich die Karosserie durchschnittlich. Beladen ändern sich die Federungseigenschaften kaum.

---

### 2,1 Sitze

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

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen und so unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Die Lehnen der vorne verbauten Sitze sind hoch, angenehm geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Form auf, könnten aber etwas stärker konturiert sein. Insgesamt ergibt sich jedoch ein guter Seitenhalt - auch in schnell durchfahrenen Kurven.

Der Sitzkomfort der straff gefederten Teilledersitze ist gut. In der Lehne des Fahrer- und Beifahrersitzes gibt es jeweils eine Lendenwirbelstütze, sie lässt sich über ein Drehrad in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen. Der Fahrer kann seinen Fuß fest abstützen.

## 2,1 Innengeräusch

+ Das gemessene Innengeräusch liegt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h bei angenehmen 67,6 dB(A). Im unteren Drehzahlbereich hält sich der Motor im Hintergrund - dreht man ihn jedoch aus, so quittiert er dies mit einem deutlichen Dröhnen. Bei hohen Geschwindigkeiten treten auch Windgeräusche in den Vordergrund. Insgesamt sind die Fahrgeräusche unaufdringlich und sorgen auch bei langen Strecken für eine geringe Lärmbelästigung.

## 2,6 Klimatisierung

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

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

+ Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung kann nach oben, Mitte und unten individuell geregelt werden. Für den Automatikmodus können zwei Gebläsestufen gewählt werden - Low und High. Standardmäßig wird High verwendet. Im Low-Modus herrschen zu gunsten der Geräusentwicklung niedrigere Gebläsedrehzahlen vor. Zudem sind eine Umluftautomatik sowie ein Aktivkohlefilter vorhanden.

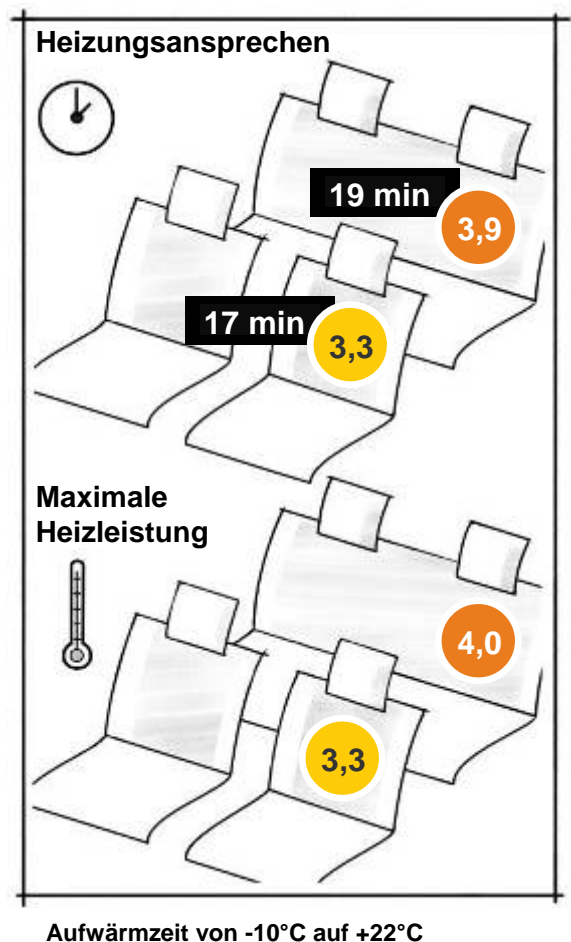
## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 3,3 Fahrleistungen\*

Mit dem 105-PS-TSI ist der Octavia Combi zufriedenstellend motorisiert. Der 1,2-l-Benzinmotor weist ein maximales Drehmoment von 175 Nm auf - das reicht für ein moderates Vorankommen, zum Sportler wird der Octavia damit aber nicht. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach 7,5 Sekunden beendet. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte noch akzeptabel, im sechsten Gang ist die Elastizität des Motors nicht mehr gut.

## 2,0 Laufkultur

+ Insgesamt zeigt sich der Motor laufruhig und kultiviert. Mit steigenden Drehzahlen lässt sich jedoch ein leichtes Vibrieren und Dröhnen wahrnehmen. Im unteren Drehzahlbereich ist der Motor zurückhaltend und eignet sich somit auch für Langstrecken.



---

## 1,5 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist präzise geführt und alle Gänge lassen sich sehr gut schalten. Die Schaltwege sind angenehm kurz, so dass sich auch schnelle Schaltgeschwindigkeiten realisieren lassen. Im Kombiinstrument wird der aktuelle Gang angezeigt und eine Schaltempfehlung hilft frühzeitig beim Hochschalten.

---

## 1,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Skoda relativ lang gewählt, so dass auch bei höheren Geschwindigkeiten angenehm niedrige Drehzahlen vorherrschen.

---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest fährt der Octavia ein befriedigendes Ergebnis ein. Er reagiert gut auf den ersten Lenkimpuls und folgt leicht untersteuernd dem Parcours. Beim anschließenden Gegenlenken zeigt der Octavia Combi eine leichte Übersteuer-Tendenz. Das ESP greift recht spät ein, dadurch wird kaum Geschwindigkeit abgebaut. Es besteht aber keine Schleudergefahr.

⊕ Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe. Auf weniger griffiger Fahrbahn sorgt die elektronische Traktionskontrolle dafür, dass die Antriebsräder kaum noch durchdrehen und ein Vorankommen möglich ist.

---

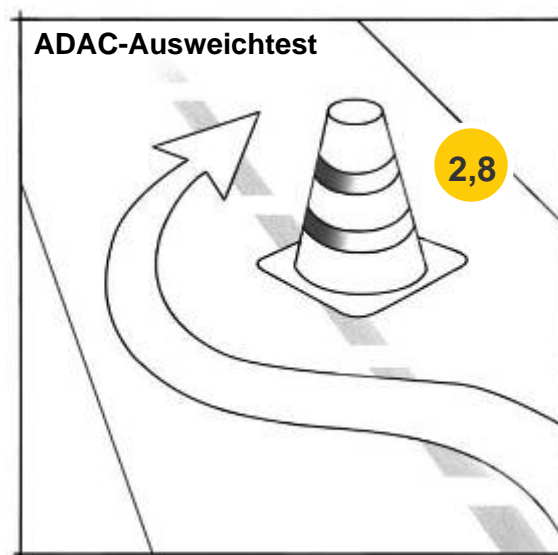
### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Octavia Combi untersteuert in schnell durchfahrenen Kurven leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Nimmt man in der Kurve plötzlich das Gas weg, neigt der Octavia zu leichtem Übersteuern. Das ESP greift jedoch zuverlässig ein und unterstützt den Fahrer. Vollbeladen drängt das Heck etwas mehr nach außen.

---

### 2,0 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung reagiert gut auf Lenkbefehle und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Fahrbahnkontakt. Sie ist präzise geführt und unterstützt, durch die direkte Auslegung, die Handlichkeit des Fahrzeugs. Positiv fällt der im Klassenvergleich recht kleine Wendekreis von rund 11,0 Meter auf.



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

## 2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Octavia Combi durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Fastresponse, 205/55 R16 91 V). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standhaft. Sie lässt sich über den sauberen Druckpunkt gut dosieren und bleibt auch im Ansprechen ohne Tadel. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

## 2,2 SICHERHEIT

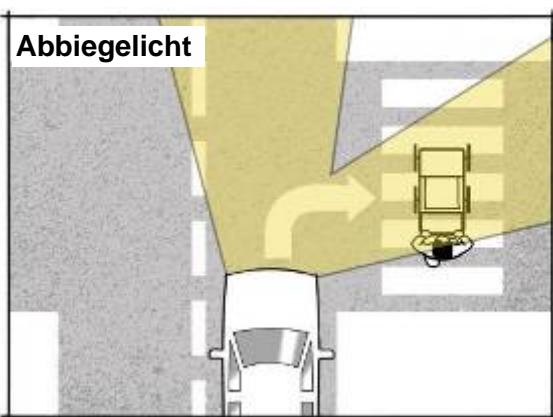
### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Octavia Combi 1,2-TSI ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, wenn das Fahrzeug steht. Beim Bremsen auf ungleich griffigem Fahrbahnuntergrund gibt die Lenkung einen Gegenimpuls, um das Stabilisieren des Autos zu erleichtern. Warnleuchten weisen den nachfolgenden Verkehr auf geöffnete Vordertüren hin. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Die optionalen Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht leuchten hell und sind damit sehr empfehlenswert. Der Motor lässt sich nur bei betätigtem Kupplungspedal starten, dadurch ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

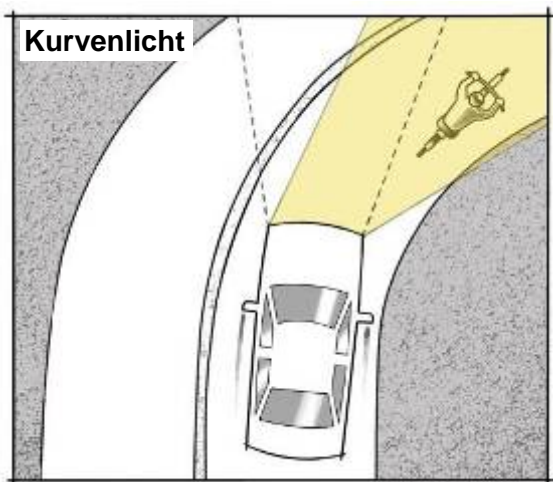
⊕ Der Octavia Combi ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Octavia vier von fünf möglichen Sternen (Test 2004). Die vorderen Kopfstützen wurden mit dem Facelift überarbeitet und bieten daher noch besseren Schutz bei einem Heckaufprall.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

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



Abbiegelicht

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



Kurvenlicht

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



## 2,0 Kindersicherheit

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

**-** Die hinteren Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher und der Mittelsitz weist eine ungünstige Sitzwulst auf - daher können Kindersitze dort nicht lagestabil befestigt werden.

## 3,2 Fußgängerschutz

Der Skoda Octavia erhält beim Fußgängercrashtest nach EuroNCAP-Norm 17 Punkte. Das reicht nur für zwei von vier Sternen.

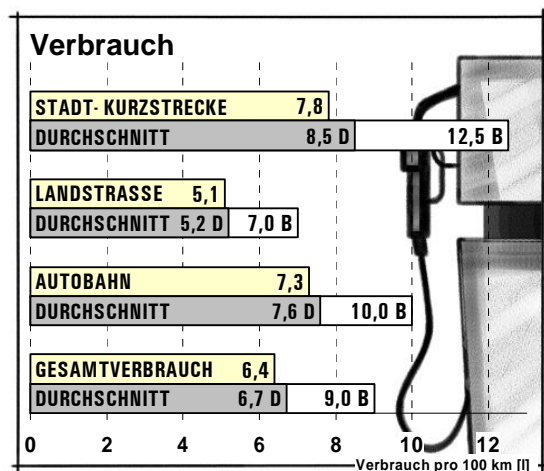
## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO2\*

**+** Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Skoda Octavia 1,2 TSI liegt bei 6,4 l Super auf 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 153 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 36 Punkte. Innerorts benötigt der Octavia 7,8 l/100 km, außerorts 5,1 l/100 km und auf der Autobahn 7,3 l pro 100 km. Leider ist für diesen Motor ein Start-Stopp-System nicht lieferbar. Mit diesem würde sich ein niedrigerer Stadtverbrauch ergeben.

### 1,3 Schadstoffe

**+** Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Dadurch erreicht das Fahrzeug 47 Punkte im Kapitel Schadstoffe des ADAC EcoTests. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es für 83 Punkte. Somit erhält der Octavia vier von fünf Sternen.



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

## 1,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,1 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der 1,2-l-TSI-Motor benötigt zwar den teureren Super-Kraftstoff, jedoch fallen die Kosten aufgrund des moderaten Kraftstoffverbrauchs befriedigend aus.

## 1,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der 1,2-Liter Ottomotor hat eine Steuerkette, die einen oft kostenintensiven Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

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

**-** Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

## 2,0 Wertstabilität\*

**+** Dem Octavia wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Dazu tragen die gute Alltagstauglichkeit sowie eine solide Verarbeitung bei. Jedoch ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem komplett neuen Modell zu rechnen.

## 1,5 Kosten für Anschaffung\*

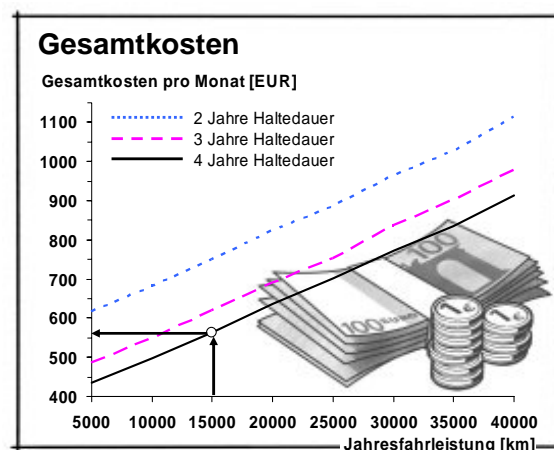
**+** Der Anschaffungspreis für den Octavia Combi 1,2 TSI Elegance liegt bei 22.710 Euro. Angesichts der umfangreichen Sicherheits- und Komfortausstattung sowie des großen Nutzwertes geht der Preis vollkommen in Ordnung.

## 1,0 Fixkosten\*

**+** Die jährlichen Steuern fallen dank geringem Hubraum und niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß (Herstellerangabe) mit 72 Euro sehr niedrig aus. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen günstig aus. Besonders die Haftpflicht und die Vollkasko-Einstufung sind sehr gering (KH: 14; VK:16). Die Teilkaskoversicherung fällt etwas teurer aus, bewegt sich dennoch auf einem günstigen Niveau (Typklasse 17).

## 1,1 Monatliche Gesamtkosten\*

**+** Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Octavia Combi 1.2 TSI, dann kann sich der Kombi ganz vorne innerhalb seiner Klasse positionieren. Besonders die Werkstatt- und Fixkosten fallen günstig aus. Doch auch der geringe Wertverlust trägt zu diesem sehr guten Ergebnis bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 564 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 16V	1.4 TSI	1.8 TSI	RS	1.6 TDI	2.0 TDI	RS TDI	1.6 LPG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1595
Leistung [kW(PS)]	59(80)	90(122)	118(160)	147(200)	77(105)	103(140)	125(170)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	200/1500	250/1500	280/1800	250/1900	320/1750	350/1750	144/3800
0-100 km/h[s]	14,3	9,8	7,9	7,5	11,9	9,7	8,5	13,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	202	222	238	189	207	224	184
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,8	7,1	7,7 S	8,3 SP	4,9 D	5,3 D	5,6 D	9,9 FG
CO2 [g/km]	149	148	158	175	119	129	149	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/16	14/16/17	14/17/20	14/19/23	16/17/21	15/19/24	15/20/23	14/16/17
Steuer pro Jahr [Euro]	106	104	132	170	170	228	268	110
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	536	579	617	697	509	580	624	499
Preis [Euro]	16.640	21.910	23.510	29.090	20.440	25.010	29.990	19.190

### Aufbau

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11/10,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>7,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,8/ 5,1/ 7,3 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / <b>153g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4569/1769/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2020 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1340 kg/625 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>550 l/925 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>855 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>145 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>67 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>305 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>565 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/17
Grundpreis	22.710 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

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

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



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Start-Stop-System	nicht erhältlich
Abbiegelenker	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	830 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Doppelverglasung	850 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 790 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Trennnetz zum Laderaum	165 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Einparkhilfe vorne/hinten	310 Euro/Serie
Anhängerkupplung	650 Euro
Dachreling	0,- Euro
Lackierung Metallic	470 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	800 Euro
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen