



Skoda Octavia Combi 1.4 TSI Green tec Elegance

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)



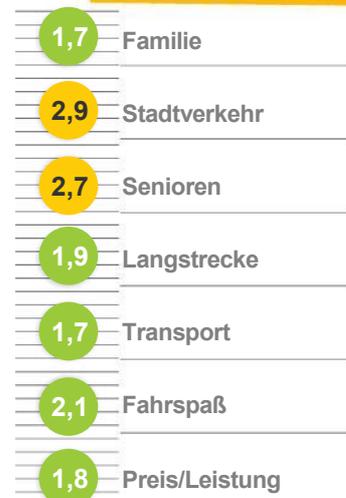
Die dritte Generation des Skoda Octavia Combi ist gewachsen, das Blechkleid präsentiert sich wieder kantiger. Der Innenraum zeigt sich schlicht, ist aber präzise gefertigt. Der Octavia bietet viel Platz, die Bedienung ist recht einfach. Punkten kann er besonders mit dem enormen Ladeabteil. Der doppelte Ladeboden ist zwar aufpreispflichtig, doch damit lässt sich die Variabilität deutlich steigern (nicht im Testwagen). Zudem gibt es zahlreiche Netze zum Transport kleinerer Gegenstände. Das Fahrverhalten des Octavia Combi ist sicher, die Federung ist tendenziell straff abgestimmt, bietet aber noch genügend Restkomfort. Adaptive Dämpfer sind für den Octavia leider nicht erhältlich. Empfehlenswert ist allerdings die Fahrprofilauswahl - so lassen sich u.a. die Motorkennlinie und die Lenkung anpassen. Letztere gibt im Sport-Modus eine gute Rückmeldung. Das aufgeladene 1.4-l-Aggregat sorgt für gute Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Auch sicherheitstechnisch ist er auf neuestem Stand. Ein Spurhalteassistent ist sofort erhältlich, der Frontradarassistent ist in der Ausstattungsliste derzeit nicht aufgelistet (bestellbar voraussichtlich ab Sept. 2013). Bi-Xenonlicht mit variabler Lichtverteilung und einem Fernlichtassistenten sind optional erhältlich. Der Anschaffungspreis von 24.810 Euro ist für die getestete Variante nicht zu hoch. **Karosserievarianten:** Limousine.

Konkurrenten: u.a.: Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Mazda 6 Sport Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, VW Passat Variant.

ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



+ großzügige Platzverhältnisse, sehr gutes Xenonlicht, sehr gute Bremsleistung, insgesamt niedrige Autokosten

- Außenspiegel ohne zusätzliche asphärische Bereiche, Ersatzrad entspricht nicht der Fahrbereifung

Stand: August 2013
Text: Martin Brand

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Bei der Verarbeitung macht der Octavia Combi insgesamt einen guten Eindruck, wenn auch im Detail Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Der Motorraum ist nur im vorderen Bereich von unten verkleidet und kann daher leicht verschmutzen. Einige Kunststoffteile die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, wie große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbrettes sind hart und dadurch kratzempfindlich. Die Dachpfosten werden nur durch Kunststoffverkleidungen ohne Stoffüberzug verdeckt.

+ Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße sind gleichmäßig. Die Türschweller sind gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, Lackschutzleisten gibt es aber nicht. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls gut verarbeitet und wird durch Dekore optisch aufgewertet. Die optionale beige Leder-Alcantara-Ausstattung verleiht ein luxuriöses Ambiente. Die Armaturen sind passgenau gefertigt und die verwendeten Materialien wirken überwiegend hochwertig. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel ist einfach abschraubbar. Für die kalte Jahreszeit befindet sich ein Eiskratzer in der Tankklappe, wodurch dieser bei Bedarf schnell greifbar ist und nicht im Innenraum untergebracht werden muss.

- Die sehr schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, hier sollte standardmäßig eine Gasdruckfeder vorhanden sein. Zudem fehlt eine Geräuschdämmung auf der Innenseite. Sowohl die Fahrzeugflanken als auch die -enden sind ohne schützende Leisten, wodurch kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen können. Darüber hinaus sind die Reflektorleisten am Heck bruchgefährdet positioniert. Einen Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde, gibt es nicht.

2,2

Alltagstauglichkeit

+ Der Octavia Combi kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, dieser eignet sich jedoch eher für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 507 kg. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten bis rund 875 km möglich. Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es serienmäßig. Es können gebremste Lasten bis 1.500 kg angehängt werden. Ungebremst sind es 630 kg. Serienmäßig ist der Octavia Combi mit einem Reifenpannenset ausgestattet, im Falle des Testwagens war allerdings ein aufpreispflichtiges Reserverad an Bord. Dieses entsprach jedoch nicht der optionalen Fahrbereifung (Dimension) und war auf 80 km/h begrenzt. Dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

2,1

Sicht

Die Karosserie des Combi lässt sich gut bis zufriedenstellend einsehen. Die Sitzposition des Fahrers ist durchschnittlich hoch, wodurch er das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Combi zufriedenstellend ab. Die Fensterflächen sind zwar groß, allerdings fallen die Dachpfosten recht breit aus. Sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel könnten ein größeres Sichtfeld bieten.

Durch die hohe Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur mäßig lokalisieren.

⊕ Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren am Heck und aufpreispflichtige Sensoren vorn. Zudem ist ein Parklenkassistent erhältlich, der das Fahrzeug automatisch in quer und längs zur Fahrbahn liegende Parkbuchten manövriert (im Testfahrzeug). Durch das optionale LED-Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei Nacht leuchten die aufpreispflichtigen Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und situationsabhängiger Lichtverteilung (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) die Umgebung vor dem Fahrzeug sehr gut aus - Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern gibt es serienmäßig. Gegen weiteren Aufpreis ist ein Fernlichtassistent erhältlich, dann blenden die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (im Testwagen). Der Innenspiegel blendet beim Elegance serienmäßig ab. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkbereich und reinigen die Scheibe zuverlässig.

⊖ Eine Rückfahrkamera, die das Rangieren erleichtern würde, ist nicht lieferbar. Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen ließen. Ordert man die beheizbare Windschutzscheibe, stören die feinen Heizdrähte etwas.

2,5 Ein-/Ausstieg

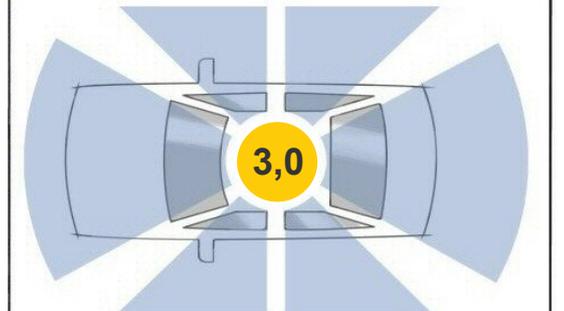
⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem "Kessy" ausgestattet. Dabei kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da sich das Fahrzeug durch Sensoren in den Vordertüren öffnen lässt. Die Türausschnitte fallen groß aus, man gelangt recht bequem ins Fahrzeug. Die Türreasterungen sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig. Allerdings ist der Fahrersitz mit 52 Zentimetern über der Fahrbahn nur in akzeptabler Höhe. Darüber hinaus müssen große Personen etwas auf den Kopf achten, da dieser am Dach gestoßen werden kann. Hilfreich sind die für alle außen sitzenden Insassen vorhandenen Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türschweller liegen nicht zu hoch, so dass man die Füße nicht weit anheben muss. Bei Dunkelheit wird das Fahrzeugumfeld nach dem Auf- und Abschließen des Fahrzeugs beleuchtet.

⊖ Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist sehr groß. Wird das Fahrzeug mit der Funkfernbedienung abgeschlossen, ist für die Insassen kein Ausstieg mehr möglich (Safe-Verriegelung; diese kann durch zweimaliges Betätigen deaktiviert werden).

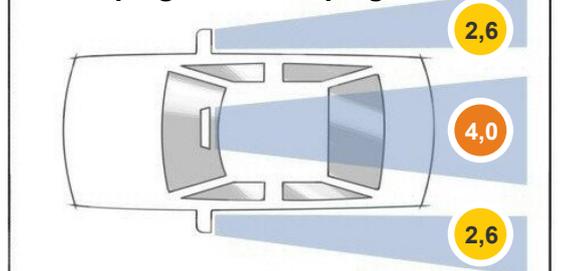


Die Sicht nach hinten ist aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der großen Fensterflächen relativ gut.

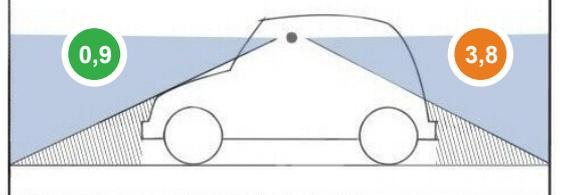
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

0,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 550 Liter (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung). Belädt man das Ladeabteil bis unters Dach, passen sogar bis zu 820 Liter hinein. Es finden bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten Platz. Nach dem Umlegen der Rückbank finden 920 Liter bis zur Fensterunterkante und 1.640 Liter dachhoch Platz.



Mit 550 l Kofferraumvolumen setzt weiterhin der Skoda Octavia Maßstäbe in der Mittelklasse.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, allerdings gibt es innen nur den Skodatypischen Gummiknubbel an der Verkleidung. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis 1,91 m Platz darunter. Die Ladekante liegt mit 64 Zentimetern über der Straße in guter Höhe. Das Ladeabteil ist tief, wodurch sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen lassen. Zum Ausladen muss das Gepäck über eine recht hohe Stufe von 13,5 Zentimeter gehoben werden (hier könnte der aufpreispflichtige doppelte Ladeboden Abhilfe schaffen/nicht im Testfahrzeug). Die Kofferraumbreite und -höhe fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, die Breite durchschnittlich. Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf und ist mit zwei Lampen gut beleuchtet.

⊖ Nach dem Umlegen der Rücksitzbank stört eine Stufe am Boden. Sehr große Personen können sich am abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Octavia Combi weist eine gute Kofferraum-Variabilität auf. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Der Umklappmechanismus lässt sich vom Kofferraum aus bedienen (gegen Aufpreis), allerdings fallen die Lehnen nicht vollständig um und müssen nachgedrückt werden. Kleine Utensilien lassen sich mit einem großen Netz am Kofferraumboden und mit zahlreichen kleineren Netzen sicher transportieren. Zudem ist rechts im Kofferraum noch ein Fach. Gegen Aufpreis gibt es eine gummierte Kofferraummatte für den Boden, dann verschmutzt der Teppich nicht. Für den Transport langer Gegenstände gibt es eine praktische Ladeluke in der Rücksitzlehne, gegen Aufpreis sind auch ein Skisack sowie eine Trennwand erhältlich (nicht im Testwagen). Optional kann auch beim Beifahrersitz die Lehne vollständig umgelegt werden (nicht im Testwagen).

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können unter Umständen die Gurte beschädigt werden.

1,9 INNENRAUM

1,4 Bedienung

⊕ Der Octavia bietet mit klar gegliederten Bedienelementen und dem großen Navigationssystem "Columbus" eine einfache und intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet.

Der Motorstart erfolgt über einen im Lenkstock positionierten und beleuchteten Knopf - die Lage ist anfangs gewöhnungsbedürftig. Der Schalthebel liegt ebenfalls gut zur Hand. Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet, die Piktogramme nur in der AUTO-Stellung - dann sind das Abblend- und Fernlicht sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden durch Herausziehen des Schalters aktiviert. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten, alternativ kann die Steuerung auch dem serienmäßigen Regensensor überlassen werden. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich einwandfrei ablesen. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Blinkerhebel aktiviert, die Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Sind die Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Der Bordcomputer weist zahlreiche Informationsmöglichkeiten (Lang- und Kurzzeitspeicher) auf. Die Fahrdaten (wie Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) werden im Multifunktionsdisplay und/oder im Navigationsbildschirm angezeigt. Der Hauptbildschirm wird durch Berührung bedient und besitzt einen Annäherungssensor. Der Sensor erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Möchte man die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung aber etwas Gewöhnungszeit. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der in dieser Variante serienmäßigen Klimaautomatik (Climatronic) sehr schnell. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt. Um Detaileinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Das Audiosystem lässt sich ebenfalls leicht bedienen und das optionale "Canton" Soundsystem (mit Subwoofer) bietet auch bei lauter Musik einen guten Klang. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis das Fenster in die entsprechende Endposition kommt. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Vorn große Türfächer, Becherhalter in der Mittelkonsole, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach und ein Fach unter dem Beifahrersitz. Hinten gibt es Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Vordersitzen und große Türfächer. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet sowie klimatisiert. Leseleuchten sind für alle außen Sitzenden vorhanden.

⊖ Die Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen.

2,2

Raumangebot vorne*

⊕ Der Octavia Combi bietet den vorderen Insassen gute Platzverhältnisse, besonders die Kopffreiheit fällt großzügig aus. Es finden Personen bis rund zwei Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, wird aber etwas durch die breite Mittelkonsole (besonders im Kniebereich) gemindert.

⊖ Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich gering aus.

2,1 Raumangebot hinten*

⊕ Im Fond ist das Platzangebot ebenfalls gut. Passagiere bis 1,95 m können bequem Platz nehmen, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind. Im Fond liegt die Innenbreite im hinteren Klassenmittelfeld. Das Raumempfinden ist zu zweit angenehm, zu dritt wird es eng.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

In der getesteten Variante lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehne umlegen, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,1 KOMFORT

2,4 Federung

Adaptive Dämpfer, die sich entsprechend dem Fahrbahnuntergrund anpassen könnten, sind für den Octavia nicht lieferbar.

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Octavia Combi zeigt sich insgesamt ausgewogen, wenn auch der Skoda bei kleinen Unebenheiten etwas hölzern anspricht. Lange Bodenwellen absorbiert der Combi unbeladen gut, beladen neigt er zu leichtem Nachschwingen. Kurze Bodenwellen schluckt er noch gut, allerdings dringen diese etwas stärker zu den Insassen durch. Querfugen und Einzelhindernisse dringen deutlicher in den Innenraum, zu unbequem wird es aber nicht. Raue Fahrbahnbeläge lassen den Octavia Combi etwas nervös wirken - eine leichte Stuckerneigung ist vorhanden. Kopfsteinpflasterbeläge werden durchschnittlich von den Insassen wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen oder in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als recht gut gedämpft. Insgesamt kann noch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,0 Sitze

⊕ Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten insgesamt einen guten Komfort - die Atmungsaktivität der Leder-/Alcantara-Sitze geht in Ordnung. Die vorderen Sitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen, dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine gute Sitzposition. Die Lehnen sind hoch und recht gut konturiert, könnten aber im Schulterbereich etwas mehr Seitenhalt bieten. Die Konturen der recht kurzen Sitzflächen gehen in Ordnung. Beide Vordersitze besitzen eine in Intensität und Höhe einstellbare Lordosenstütze. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, da es ein stabiles Trittbrett gibt. Die Sitzposition auf den recht wenig konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

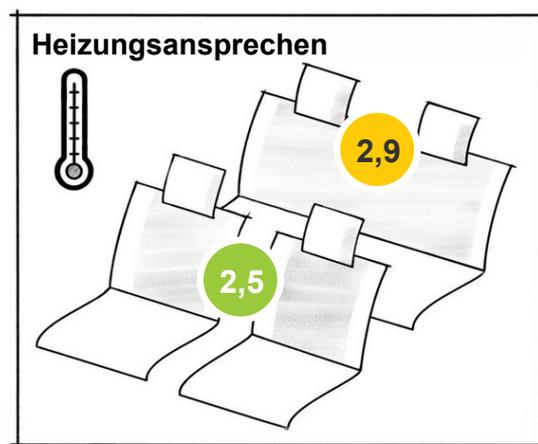
1,8 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt recht niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 66,6 dB(A). Motorgeräusche halten sich meist im Hintergrund und Abrollgeräusche dringen ebenfalls nicht zu stark in den Innenraum. Allerdings dröhnt es beispielsweise im Innenraum beim Überfahren von Kopfsteinpflaster. Windgeräusche sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten etwas stärker an den Türrahmen zu vernehmen.

2,0 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest wird der Innenraum insgesamt nach einer zufriedenstellenden Zeit auf angenehme Temperaturen gebracht. Vorn spricht die Heizung jedoch etwas schneller an als hinten.

⊕ In der getesteten Variante ist der Octavia Combi serienmäßig mit einer Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet, diese arbeitet fein und situationsangepasst. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings können die Austrittsbereiche einzeln ausgewählt werden. Die Intensitätseinstellung der Automatik kann im Menü verändert werden. Die automatische Umluftregelung mittels Feuchtigkeitssensor vermeidet ein Beschlagen der Scheiben. Für die hinteren Passagiere gibt es gegen Aufpreis eine Sitzheizung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der 1.4 Liter TSI Motor leistet maximal 140 PS (bei 4500 U/min) und entfaltet sein maximales Drehmoment von 250 Nm bei 1500 U/min - damit kann der Octavia Combi bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis einfahren. Der Motor kann in den drei größten Gängen mit guten Elastizitätswerten überzeugen und auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 5,1 Sekunden absolviert.

2,3 Laufkultur

⊕ Das aufgeladene Aggregat legt insgesamt eine gute Laufkultur an den Tag, allerdings sind in bestimmten Drehzahlbereichen sowohl leichte Vibrationen als auch Störfrequenzen feststellbar. Zwischen 1.000 und etwa 1.500 U/min sind Vibrationen am Lenkrad spürbar, in diesem Drehzahlbereich ist auch ein leichtes Dröhnen vorhanden. Jenseits dieses Drehzahlbereichs läuft das Aggregat unauffällig.

1,8 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Skoda gut gelungen. Die Gänge sind ordentlich geführt und lassen sich leicht einlegen, wenn auch ein kleiner Widerstand vorhanden ist. Bei schnellen Schaltvorgängen fällt der Widerstand etwas deutlicher aus. Die Schaltwege erweisen sich als nicht zu lang.

Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich leicht einlegen. Beim Anfahren an Steigungen helfen die gut dosierbare Kupplung und die Berganfahrhilfe. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zügig an und ermöglicht so eine verzögerungsfreie Weiterfahrt.

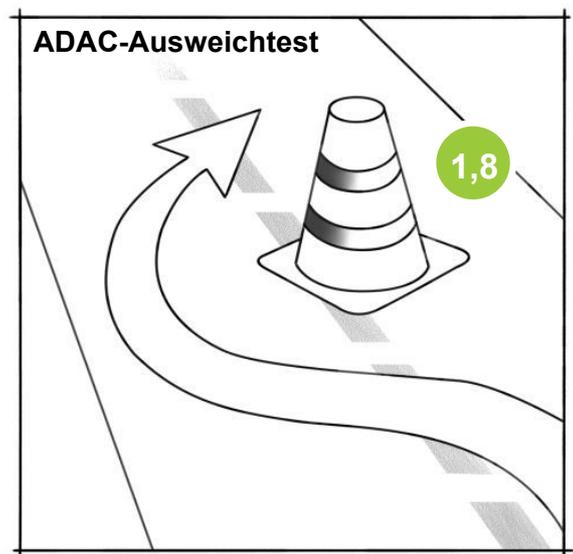
2,5 Getriebeabstufung

⊕ Prinzipiell ist die Getriebeabstufung gut, es entstehen keine zu hohen Drehzahlsprünge beim Schalten. Jedoch dreht der Motor im 5. Gang bei etwa 50 km/h (und im 6. Gang bei etwa 60 km/h) zwischen 1.000 und 1.500 U/min und erzeugt in diesem Bereich unter Last leichte Vibrationen und Störfrequenzen - unangenehm wird es aber nicht. Die Gesamtübersetzung geht im größten Gang in Ordnung. Der Motor dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit rund 3.000 U/min, weist aber noch gute Zugkraftreserven auf. Jedoch würde eine etwas längere Übersetzung Drehzahlniveau und den Kraftstoffverbrauch senken.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Combi kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Der Skoda spricht gut auf Lenkbefehle an und setzt diese nahezu unverzögert um. Plötzliche Lenkimpulse quittiert er allerdings mit einem nachpendelnden Heck. Im ADAC Ausweichtest gibt der Skoda ein gutes Bild ab. Bei geringen Lenkwinkeln lässt er sich problemlos und weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Wird der Ausweichvorgang mit größeren Lenkwinkeln eingeleitet, drängt zunächst das Heck etwas. Dann regelt das ESP, was eine deutliches Untersteuern zur Folge hat - dieses Verhalten überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Dann entsteht aber auch ein Gegenpendler beim Einfahren in die Ausfahrgasse. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, sind leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen vorhanden. Durchdrehende Räder werden von der Traktionskontrolle abgebremst, bei ungleichmäßigen Fahrbahnuntergründen neigen die Räder aber beim Beschleunigen oft zum Durchdrehen.



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.

2,2 Lenkung*

⊕ Die Lenkung ist Skoda gut gelungen. Sie spricht bei schnellen Befehlen gut an, wenn auch etwas Spiel um die Mittellage vorhanden ist. Ordert man die Fahrprofilwahl, lassen sich die Lenkkräfte einstellen. Im Sport-Modus erhält der Fahrer eine gute Rückmeldung. Im Comfort-Modus ist diese nicht so ausgeprägt, allerdings ist die Lenkung dann leichtgängig, was das Rangieren erleichtert. Insgesamt erweist sich die Lenkung als präzise. Die Lenkübersetzung ist noch gut - von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis geht mit 11,35 m für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

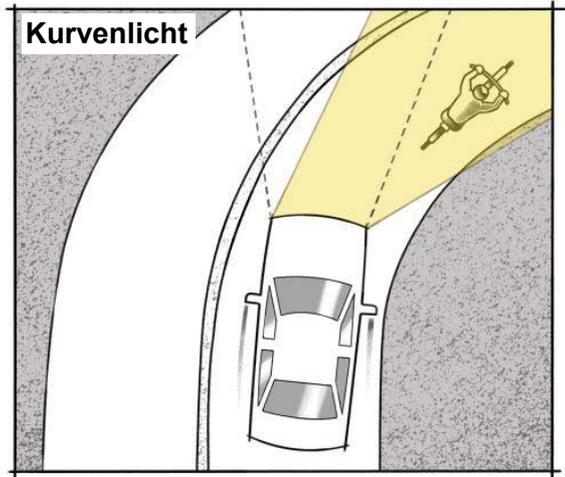
1,2 Bremse

+ Im Bremskapitel kann der Octavia Combi überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht der Combi bereits nach 34,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT; 225/45 R17 91W) - das ist ein sehr guter Wert. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Octavia klar auf Stabilität ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.

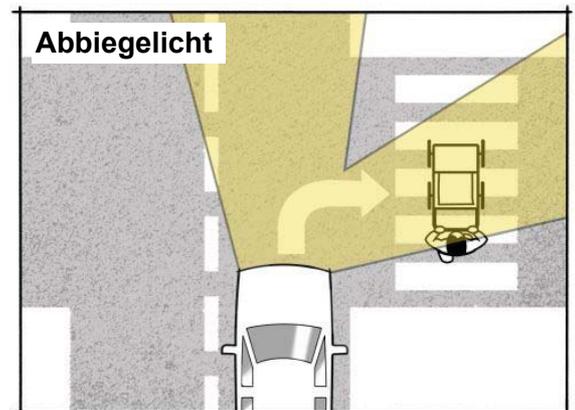
1,5 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

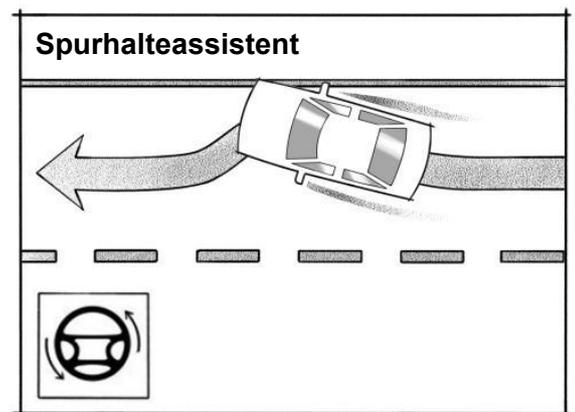
+ Skoda bietet ein gutes Angebot an aktiver Sicherheitsausstattung an. Der Mittelklasse-Combi ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Aufpreisfrei findet man ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über einen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptiver Lichtsteuerung (Stadt-, Überland-, Autobahn- und Schlechtwetter-Lichtverteilung), Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten - Abbiegelicht ist Serie. Optional ist ein Spurhalteassistent (Lane Assist) erhältlich. Er erfasst über eine Kamera die Fahrspuren, droht das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht zur Fahrbahnmitte - das System funktioniert insgesamt zuverlässig. Ordert man das Fahrerassistenzpaket Traveller, ist zudem (Lane Assist) eine Verkehrszeichenerkennung an Bord. Gegen weiteren Aufpreis ist eine Müdigkeitswarnung erhältlich. Diese analysiert das Lenkverhalten des Fahrers und fordert diesen bei nachlassender Konzentration oder Müdigkeit zu einer Pause auf. Bei einer Vollverzögerung blinken zunächst die Bremslichter und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Zudem sind die optionalen LED-Rückleuchten gut zu erkennen. Rückstrahler in den Vordertüren warnen andere Verkehrsteilnehmer bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit betätigter Kupplung gestartet werden kann.



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



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.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden.

– Der Frontradarassistent mit adaptiver Abstandsregelung, Notbremsfunktion und City-Notbremsfunktion ist derzeit nicht erhältlich (voraussichtlich ab Sept. 2013 bestellbar). Ein Totwinkel-Assistent ist nicht lieferbar.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,67 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf geht in Ordnung, könnte aber geringer sein.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Octavia einen Erfüllungsgrad von 93 Prozent auf. Beim Combi wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es den proaktiven Insassenschutz, dann sind auch Seitenairbags für die hinteren Insassen vorhanden. Zudem werden bei einer sehr starken Bremsung, bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu erhalten. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für knapp 1,90 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist sehr gering, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere (außen) wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Darüber hinaus ist der Octavia serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebaut werden.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,8 Kindersicherheit

Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander genügend Platz und auf den äußeren Fondplätzen ist eine Montage hoher Sitze nur geradeso möglich.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der Octavia 86 Prozent der möglichen Punkte - beim Combi ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Er bietet auf den Fondaußenplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Gegen Aufpreis ist auch auf dem Beifahrersitz ein Isofix-System erhältlich (nicht im Testwagen). Die Gurte reichen für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Schlösser sind kurz und fest - das vereinfacht die Einhandmontage von Kindersitzen. Auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrerplatz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und frühzeitig, so wird ein Verletzungsrisiko reduziert. Vorn rechts erweist sich auch die Position der Gurtanlenkpunkte günstig. Es sind auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen erlaubt und der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden.

– Die Position der Gurtanlenkpunkte erweist sich auf den äußeren Fondplätzen als ungünstig, da der Gurt auf das Sitzpolster drückt. Zudem weist das Polster eine ungünstige Sitzkontur auf. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist am Fondmittelsitz für breite Rückhaltesysteme zu gering. Darüber hinaus sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

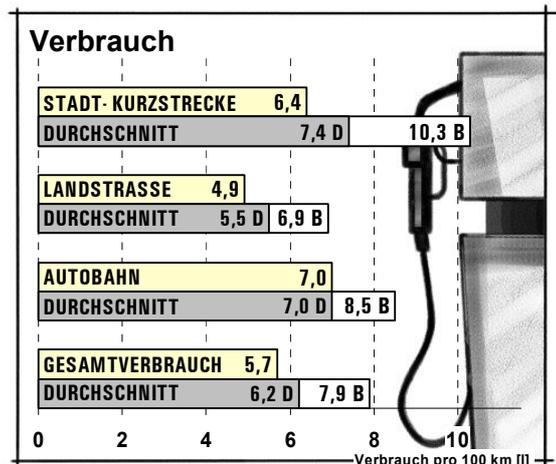
1,7 Fußgängerschutz

- + Beim ADAC Crashtest erreicht der Octavia 82 Prozent der möglichen Punkte. Beim Combi wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Dafür sorgt u.a. die aktive Motorhaube, die beim Fußgängerprall den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Zudem sind der komplette Stoßfänger und fast alle mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft.
- Zu aggressiv sind noch die Vorderkante und die seitlichen Rahmen der Windschutzscheibe.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

+ Im CO₂-Kapitel schneidet der Octavia Combi 1.4 TSI Green tec gut ab. Mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 156 g/km erhält er 37 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,7 Liter Super pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,4 l/100 km innerorts, 4,9 l/100 km außerorts und 7,0 l/100 km im Autobahnzyklus zusammen. Der Combi ist zudem serienmäßig mit einer Start-Stopp-Automatik und einer Bremsenergie-Rückgewinnung ausgestattet.



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

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Lediglich der CO-Anteil steigt im anspruchsvollen Autobahnanteil etwas an. In diesem Kapitel werden 44 von 50 möglichen Punkten vergeben. Insgesamt bringt es der Octavia 1.4 TSI auf 81 Punkte - dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.

1,7 AUTOKOSTEN

3,1 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Octavia 1.4 TSI nicht besonders verschwenderisch mit dem Kraftstoff umgeht, erhält er hier eine befriedigende Bewertung.

1,7 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.

+ 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.

2,4 Wertstabilität*

+ Da der Octavia Combi 1.4 TSI ein völlig neues Modell darstellt und sich als Combi deutlich alltagstauglicher präsentiert als die Limousine, wird ihm mit der getesteten Motorisierung ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

2,2 Kosten für Anschaffung*

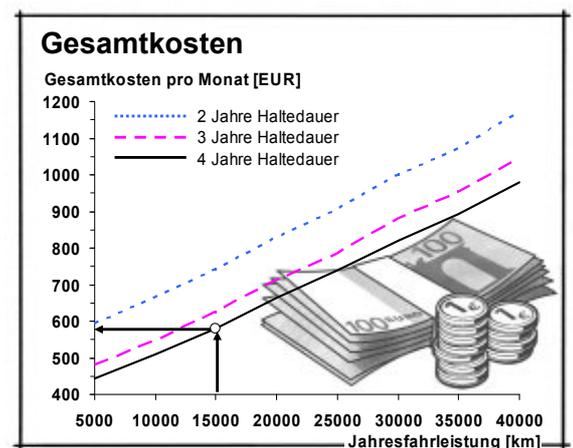
+ Der getestete Octavia 1.4 TSI kostet in der Top-Ausstattung "Elegance" mindestens 24.810 Euro - das ist ein guter Preis im Klassenvergleich. Allerdings erweist sich die Serienausstattung nur als durchschnittlich. Sollen alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, müssen nach dem ADAC Ausstattungskorb weitere rund 2.700 Euro aufgewendet werden. Darüber hinaus ist auch das Fahrerassistenzpaket "Traveller" empfehlenswert, aber mit einem Preis von 2.390 Euro nicht besonders günstig.

0,9 Fixkosten*

+ Die Fixkosten des Octavia 1.4 TSI sind sehr niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 50 Euro und auch die Versicherungskosten bleiben überschaubar. Während die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung günstig sind, fällt die Teilkaskoeinstufung durchschnittlich (KH: 14; TK: 21; VK: 18) aus.

1,3 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die monatlichen Gesamtkosten sind mit 581 Euro im Klassenvergleich niedrig. Die Betriebskosten zeigen sich durchschnittlich und in den anderen Kostenkapiteln kann sich der Octavia Combi sehr gute bis gute Bewertungen sichern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 581 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI Green tec	1.8 TSI Green tec	RS	1.6 TDI (DPF)	1.6 TDI Green tec (DPF)	2.0 TDI Green tec (DPF)	RS TDI (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1798	4/1984	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	77 (105)	132 (180)	162 (220)	66 (90)	77 (105)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	250/1250	350/1500	230/1400	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	12,2	10,5	7,4	6,9	12,3	11,0	8,6	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	193	229	244	183	191	216	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	5,1 S	6,1 S	6,2 S	4,1 D	3,8 D	4,2 D	4,6 D
CO2 [g/km]	122	117	141	142	109	99	110	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	15/19/23	16/22/23	16/17/23	16/17/23	15/19/23	16/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	48	38	98	104	152	152	190	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	511	521	632	696	509	508	581	624
Preis [Euro]	16.640	18.340	24.840	30.040	19.740	20.740	25.340	30.540

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1395 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/4,9/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	121 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	156 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4659/1814/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1335 kg/507 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	875 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	132 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	313 Euro
Monatliche Gesamtkosten	581 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/21
Grundpreis	24.810 Euro

NOTENSKALA

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

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (noch nicht)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (DSG)	1.800 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	370 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	965 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	965 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/440 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 710°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro°
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

AUTOKOSTEN

1,7

Betriebskosten*	3,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,7
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Anschaffung*	2,2
Fixkosten*	0,9
Monatliche Gesamtkosten*	1,3

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen