



## Skoda Rapid Spaceback 1.2 TSI Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

**M**it dem Rapid Spaceback hat Skoda nun einen direkten Konkurrenten zum Golf, zumindest was die Karosserieform angeht. Die Platzverhältnisse im Inneren fallen sowohl vorn als auch hinten etwas geringer aus als beim Golf, das Ladeabteil ist allerdings um rund 75 Liter größer. Deutliche Unterschiede sind jedoch besonders bei der Materialqualität im Innenraum erkennbar. Hier sind alle Kunststoffe hart und kratzempfindlich, lediglich eine Alu-Applikation wertet das Interieur optisch auf. Darüber hinaus hat nur der Fensterheber auf der Fahrerseite eine Abwärtsautomatik, ein zuverlässiger Einklemmschutz fehlt bei allen Fensterhebern. Die Fahrwerksabstimmung hat Skoda zwar recht straff gewählt, dennoch bietet der Spaceback noch genügend Federungskomfort - adaptive Dämpfer gibt es für den Rapid aber nicht. Der 1.2-l-TSI-Motor mit einer Maximalleistung von 105 PS reicht vollkommen aus, ein Sportler ist der Rapid damit jedoch nicht. Besondere Glanzpunkte kann der Skoda im EcoTest nicht setzen, ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter Super auf 100 Kilometer geht aber in Ordnung. Gegen Aufpreis ist das "Green-tec"-Paket (u.a. Start-Stopp) erhältlich, das den Kraftstoffverbrauch noch etwas senken sollte. Zu haben ist der Rapid Spaceback in der getesteten Variante ab 20.090 Euro - damit ist er zwar etwas günstiger als ein vergleichbarer Golf, präsentiert sich aber nicht so hochwertig. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 Sportback, BMW 1er, Ford Focus, Hyundai i30, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

**+** hohe Reichweite, Xenonlicht (optional), gute Bremswirkung, gute Wirtschaftlichkeit

**-** billig wirkende Materialqualität im Innenraum, Außenspiegel ohne zusätzliche asphärische Bereiche, kein Fenstereinklemmschutz



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,4 Langstrecke

2,7 Transport

2,7 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: November 2013  
Text: Martin Brand

Der Skoda Rapid Spaceback weist insgesamt eine zufriedenstellende Verarbeitung auf, wenn auch die verwendeten Materialien nicht auf Premium-Niveau sind.

**+** Die Karosserie zeigt sich weitgehend ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Die Motorhauben- und Heckklappeninnenseiten besitzen einen schützenden Decklack, wenn auch die Heckklappe kaum von innen verkleidet ist. Der Innenraum wirkt sachlich nüchtern und zeigt sich ebenfalls gut verarbeitet, allerdings könnten die Kunststoffkanten zum Teil besser entgratet sein. Eine Zierleiste im Armaturenbrett wertet das Interieur optisch auf. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und der Unterboden zeigt sich teilweise verkleidet. Dadurch verschmutzt das Aggregat nicht so leicht, zudem werden Luftwirbel und somit auch der Kraftstoffverbrauch reduziert. Der Tankverschluss ist nun in die Zentralverriegelung einbezogen. Als nettes Detail findet man hinter der Tankklappe einen Halter mit einem Eiskratzer, dadurch ist dieser bei Bedarf schnell greifbar und muss nicht im Innenraum untergebracht werden. Gegen Aufpreis gibt es Seitenschutzleisten in Wagenfarbe, die die Türen vor leichten Parkremplern schützen (nicht im Testwagen verbaut). Darüber hinaus kann das optionale Schlechtwegepaket, mit erhöhter Bodenfreiheit, angepasster Dämpferabstimmung und Unterfahrschutz erworben werden (jedoch nicht für die Ausstattungsvariante Elegance erhältlich).

**-** Die im Innenraum verwendeten Materialien sind einfach und fühlen sich wenig hochwertig an. Das komplette Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind sehr hart und kratzempfindlich. Darüber hinaus sind die Schienen der Vordersitze unverkleidet. Die vorderen Türausschnitte sind nicht besonders gut gegen eintretenden Schmutz von außen geschützt, da kein separater Türgummi an den Türen verbaut ist. Die hinteren Türen besitzen dagegen zwei Türgummis und sind somit besser geschützt. Lackschutzleisten für die Türschweller gibt es ebenfalls nicht. Der Tankstutzen des Rapid ist sehr groß und besitzt keine Klappe, dadurch kann das Fahrzeug bei Unachtsamkeit mit falschem Kraftstoff befüllt werden. Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder gibt es nicht. Die Stoßstangen sind komplett lackiert und ohne Stoßleisten, wodurch selbst kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen können. Darüber hinaus sind die Nebelscheinwerfer bruchgefährdet weit außen im unteren Bereich der Stoßstange angebracht.



**Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach hinten durch breite Dachsäulen erschwert.**

**+** Der Skoda Rapid bietet dank vier vollwertiger Sitzplätze und einem schmalen Sitz hinten in der Mitte, der sich nur für Kurzstrecken eignet, eine gute Alltagstauglichkeit. Mit dem großen 55 l Tank lassen sich trotz des nicht besonders geringen Kraftstoffverbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von ca. 950 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 465 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Für den Fall einer Reifenpanne war im Testwagen das aufpreispflichtige Reserverad (vollwertig, aber nicht der Fahrbereifung entsprechend und auf 80 km/h begrenzt). Dann sind auch Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

**-** Serienmäßig ist der Rapid Spaceback nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Es ist nur eine gebremste Anhängelast bis 1.100 kg zulässig (ungebremst 580 kg), eine abnehmbare Anhängerkupplung gibt es gegen Aufpreis.

2,8

## Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nur zufriedenstellend einsehen, können aber gut abgeschätzt werden. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren am Heck (nur 3 Sensoren). Der Fahrer sitzt in einer akzeptablen Höhe über der Straße und kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Spaceback durchschnittlich ab, besonders eingeschränkt wird der Blick nach schräg hinten. Klein fällt auch das Sichtfeld im Innenspiegel aus. Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Sichtfeld. Tief liegende Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich nur ausreichend gut wahrnehmen.

⊕ Die Ausstattungsvariante Elegance beinhaltet serienmäßig Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern besser erkannt wird. Das gegen Aufpreis erhältliche Xenonlicht (ohne automatische Leuchtweitenregulierung) leuchtet die Fahrbahn gut aus. Die Scheibenwischer mit Aerotwin-Wischerblätter haben einen großen Wischbereich und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug aufgrund der flachen Motorhaube gut lokalisieren.

⊖ Parksensoren vorn, ein automatisch abblendender Innenspiegel oder auch ein Kurvenlicht sind nicht erhältlich. Die Außenspiegel haben keine separaten asphärischen Bereiche, die Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser sichtbar machen würden.

2,8

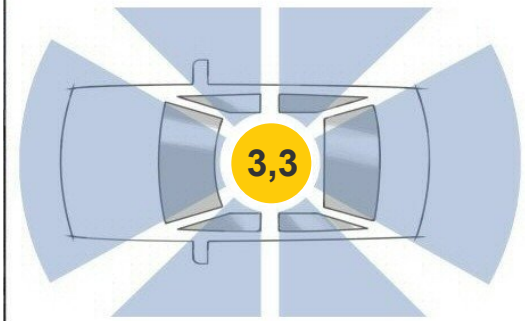
## Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Rapid Spaceback sowohl vorne als auch hinten zufriedenstellend. Die Schweller liegen zwar niedrig, wodurch man beim Einsteigen die Beine nicht so weit anheben muss, fallen aber sehr breit aus. Zudem sind die Vordersitze recht tief positioniert. Aufgrund der flach verlaufenden Dachlinie müssen große Personen auf den Kopf achten, da dieser leicht gestoßen werden kann. Im Fond gefallen die großen Türausschnitte, doch auch hier sind die Schweller breit.

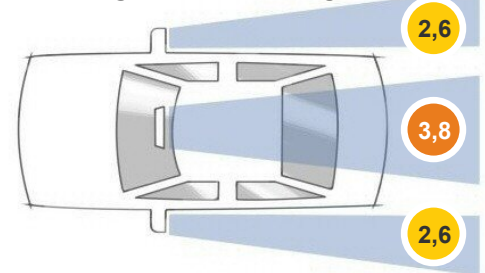
⊕ Die Funkfernbedienung zum Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs hat große und gut bedienbare Tasten. Zudem kann mittels separater Taste auch nur der Kofferraum entriegelt werden. Die Fenster lassen sich dagegen mit der Funkfernbedienung nicht öffnen und schließen (bei anderen Skoda-Modellen funktioniert das). Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Sie besitzen drei Rasterungen, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erleichtert. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird. Es fehlt eine Follow-Me-Home-Funktion, die beim Verlassen des Fahrzeugs die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet lässt, um den Weg zu beleuchten.

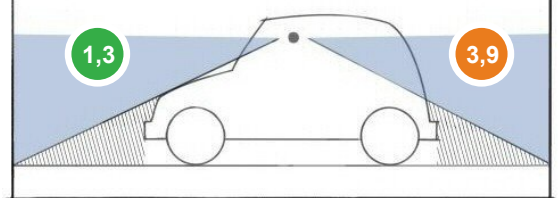
### Rundumsicht



### 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.

Sperrt man das Auto ab ist für die Personen im Innenraum ein Aussteigen nicht mehr möglich, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl). Auf die aktivierte SAFE-Sicherung wird der Fahrer beim Abziehen des Zündschlüssels im Multifunktionsdisplay hingewiesen (Deaktivierung der SAFE-Sicherung durch zweimaliges Betätigen der Fernbedienung).

## 2,4 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Skoda Rapid Spaceback kann mit einem großzügigem Kofferraum-Volumen überzeugen. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 380 Liter. Baut man diese aus, lassen sich bis unters Dach 485 Liter verstauen. Dann passen bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen erweitert sich das Volumen (bis zur Fensterkante) auf 700 Liter. Dachhoch passen bis zu 1.125 Liter in den Kofferraum.



**Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des Skoda Rapid in dieser Fahrzeugklasse völlig ausreichend.**

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Hierfür gibt es aber nur den Skoda-typischen Gummiknubbel auf der Innenseite. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, weist aber nur eine zufriedenstellende Breite auf. Das Format des Gepäckraums ist praktisch, Höhe und Breite sind allerdings durchschnittlich. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Die Ladekante liegt mit 68 cm in akzeptabler Höhe, wodurch das Gepäck zum Einladen nicht zu weit angehoben werden muss.

⊖ Zum Ausladen des Gepäcks muss eine 21 cm hohe Ladekante vom Kofferraumboden aus überwunden werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine Stufe, zudem steigt der Boden nach hinten dann leicht an. Der Kofferraum ist mit einer Lampe nur schwach beleuchtet. An dem abstehenden Schloss können sich sehr große Personen den Kopf stoßen.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 60:40 geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert dabei leichtgängig, ist aber von vorn aus besser erreichbar. Zum Verstauen von kleinen Gegenständen gibt es je links und rechts ein kleines Ablagefach, Taschenhaken und vier stabile Zurrösen. Gegen Aufpreis gibt es eine doppelseitige Kofferraummatte (Teppich/gummiert; im Testwagen) und einen variablen Kofferraumboden (nicht im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis gibt es das Ablagen-Paket, das u. a. eine Mittelarmlehne mit Durchlademöglichkeit beinhaltet.

⊖ Für die Rücksitzgurte gibt es zwar Halterungen in der Verkleidung, doch vergisst man diese einzuhängen und klappt die Rücksitzlehne wieder zurück, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,4

## INNENRAUM

## 2,3

## Bedienung

Die Bedienelemente des Skoda Rapid sind logisch und gut erreichbar aufgebaut. Somit lässt sich das Fahrzeug schon nach kurzer Zeit einfach bedienen. Störend sind aber einige unsinnige Sparmaßnahmen. So ist die hintere Innenraumbeleuchtung nicht mit den Türkontaktschaltern gekoppelt und wird somit beim Öffnen der Türen nicht aktiviert.

**+** Das Lenkrad lässt sich in der Höhe und Weite einstellen und ist somit optimal justierbar. Das Zündschloss ist zwar unbeleuchtet, aber etwas zum Fahrer hin gewandt und dadurch gut erreichbar. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, wobei der Raum um das Gaspedal etwas beengt ist. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher angeordnet sein. Die Scheibenwischer haben eine einstellbare Intervallschaltung und zwei Wischergeschwindigkeiten. Ein Regensensor ist beim Rapid leider nicht lieferbar. Der Heckwischer besitzt eine Intervallschaltung mit gesonderter Waschfunktion. Der Lichtschalter befindet sich gut greifbar links am Armaturenbrett. Der Schalter für die Nebelleuchten ist ebenfalls gut bedienbar mit dem Lichtschalter kombiniert. Eine Fahrlichtautomatik ist aber nicht erhältlich. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich einwandfrei ablesen. Der Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Darüber hinaus wird der Fahrer gewarnt, wenn Türen, Heckklappe und Motorhaube offen sind. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Touchscreen-Farbdisplay des optionalen Radio-Navigationssystems (Amundsen+;) liegt recht hoch und ist damit auch gut erreichbar, allerdings ist eine zielgenaue Betätigung notwendig. Ein USB-Anschluss ist serienmäßig an Bord, Freisprechfunktion kostet Aufpreis. Das Audiosystem kann auch mittels Lenkradtasten gesteuert werden - diese sind allerdings im Dunkeln nicht beleuchtet. Das logisch aufgebaute Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist einfach handzuhaben, befindet sich aber recht weit unten und ist so vom Fahrer nicht ideal einsehbar. Nun gibt es für alle elektrischen Fensterheber Schalter in der Fahrertür, diese funktionieren aber nur mit eingeschalteter Zündung. Die meisten wichtigen Schalter sind beleuchtet und auch bei Nacht gut zu finden, am Dachhimmel und den Luftdüsen fehlt eine Beleuchtung aber. Vorne gibt es separate Leseleuchten, hinten nur eine zentrale Lampe. An der Größe und Anzahl von Ablagemöglichkeiten gibt es im Rapid Spaceback nur wenig auszusetzen. Große Türfächer (vorne für 1,5 l Flaschen, hinten für 0,5 l Flaschen), Becherhalter, ein Brillenfach im Dachhimmel und Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze bieten genügend Platz für Kleinkram. Gegen Aufpreis gibt es zudem ein Ablagenpaket, das unter anderem einen portablen Abfalleimer und eine Mittelarmlehne hinten beinhaltet (im Testwagen).

**-** Die Bedienung der elektrischen Fensterheber ist nicht optimal. Lediglich das Fahrerfenster verfügt über eine Abwärtsautomatik, eine Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz sucht man an allen Fenstern vergebens. Die Helligkeiten der Instrumentenbeleuchtung ist nicht einstellbar, eine weitere Sparmaßnahme die nicht zeitgemäß ist.



**In Form und Funktion des Fahrerplatzes zeigt sich sofort die Verwandtschaft zu den Konzernbrüdern von VW. Die Verarbeitungsqualität ist absolut solide.**

## 2,5

## Raumangebot vorne\*

**+** Vorn bietet der Rapid Spaceback ein noch gutes Raumangebot. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit fällt etwas großzügiger aus.

Dank der für diese Fahrzeugklasse großzügigen Innenbreite und den nicht zu nah am Kopf verlaufenden Dachsäulen hat man im Rapid ein recht gutes Raumgefühl.

## 2,1 Raumangebot hinten\*

+ Im Klassenvergleich fällt das Raumangebot im Fond großzügig aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere viel Beinfreiheit vor, limitiert wird das Platzangebot aber durch die Kopffreiheit. Es finden Personen bis 1,90 m genügend Platz vor. Die Innenbreite ist auch hinten großzügig bemessen, allerdings stößt man mit den Ellenbogen an die stark ausgeformten Sitzverkleidungen zwischen Sitz und Tür an - das mindert das Raumgefühl etwas. Teilen sich drei Personen die Rückbank, wird es ohnehin eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Rapid Spaceback werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

## 2,7 KOMFORT

### 2,7 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des Rapid Spaceback hat Skoda straff gewählt, der Kompakte bietet aber noch genügend Restkomfort. Lange Fahrbahnwellen federt der Rapid Spaceback gut ab, kurzweilige Fahrbahnuntergründe werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. Auf feinen Unebenheiten oder rauen Fahrbahnuntergründen wird die Karosserie zum Stuckern angeregt, das lässt den Skoda etwas nervös wirken. Auf Querfugen spricht der Rapid Spaceback hölzern an und reicht diese deutlich bis zu den Insassen durch. Auch Kopfsteinpflasterbeläge werden stark von den Insassen in Form von Vibrationen wahrgenommen. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher absorbiert die Federung gut bis zufriedenstellend. Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven sind nicht zu stark ausgeprägt, aber durchaus vorhanden. Bei voller Beladung spricht die Federung auf kleinere Unebenheiten etwas feiner an, neigt dafür allerdings bei langen Wellen zu leichtem Nachschwingen.

## 2,5 Sitze

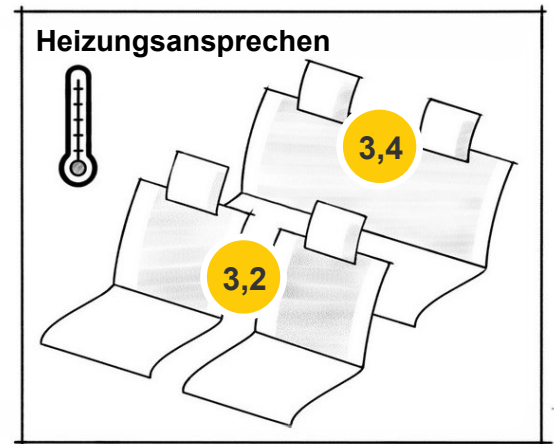
+ Die Sitze sind körpergerecht geformt und bieten insgesamt einen noch guten Sitzkomfort. Beide Vordersitze sind über einen weiten Bereich in der Höhe einstellbar, so dass Personen unterschiedlicher Statur eine geeignete Sitzposition finden. Sowohl die Sitzflächen als auch die hohen Lehnen sind zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt. Lordosenstützen sind allerdings nicht erhältlich. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Rücksitzlehne und -fläche sind durchschnittlich ausgeformt, so ergibt sich eine gute bis zufriedenstellende Sitzposition - Erwachsene haben aber etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt insgesamt nicht zu hoch aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei guten 68,5 dB(A). Weder Wind- noch Motorgeräusche dringen dabei besonders ausgeprägt in den Innenraum. Erst mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche deutlicher zu. Der 1.2 TSI Benzinmotor zeigt ein unaufdringliches und angenehmes Geräuschniveau. Im Leerlauf hört man den Motor kaum. Die Fahrgeräusche fallen ebenfalls nicht überdurchschnittlich auf, wenn auch die polternde Hinterachse beim Überfahren von groben Hindernissen oder auf Kopfsteinpflaster deutlich wahrgenommen wird.

## 3,0 Klimatisierung

Der Skoda Rapid Spaceback ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer gut funktionierenden Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet. Die Temperatur ist zwar für Fahrer und Beifahrer nicht getrennt regelbar, doch lässt sich diese gut einstellen. Die Intensität des Automatikmodus ist beim Rapid Spaceback nicht einstellbar. Die Heizung spricht vorn wie hinten zufriedenstellend an. Die Fußräume werden recht schnell erwärmt, bis der restliche Teil der Fahrgastzelle auf Behaglichkeitsniveau ist dauert es länger.



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

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen\*

Der Rapid Spaceback landet mit dem 1.2-l-TSI Motor (105 PS; 175 Nm) im guten Klassenmittelfeld. Der Rapid Spaceback ist zwar kein Sportler, doch flottes Vorankommen ist trotzdem möglich. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors zufriedenstellend, im größten Gang lässt das Durchzugsvermögen des Aggregats jedoch spürbar nach. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in recht guten 6,5 Sekunden absolviert.

### 2,3 Laufkultur

⊕ Das aufgeladene Aggregat bietet insgesamt eine gute Laufkultur. Der Ottomotor läuft recht vibrationsarm, wenn auch besonders zwischen 1.000 und 1.500 U/min unter Last Vibrationen am Lenkrad spürbar sind. In diesem Drehzahlbereich erzeugt das Aggregat auch leichte Störfrequenzen. Bei sehr hohen Drehzahlen wird der Motor laut, dann sind ebenfalls leichte Vibrationen spürbar.

### 2,1 Schaltung

⊕ Das Schaltgetriebe zeigt eine gute Präzision, alle Gänge sind sauber geführt und lassen sich einfach einlegen. Die Schaltwege sind dabei nicht zu lang. Einzig bei schnellen Gangwechseln kann das Getriebe gelegentlich leicht haken. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich mit geringem Kraftaufwand einlegen. Auch wenn das Fahrzeug noch langsam vorwärts rollt, kann der Rückwärtsgang einfach und meist auch geräuschlos eingelegt werden.

Eine Schaltpunktanzeige signalisiert dem Fahrer den optimalen Gang und die Schaltpunkte um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Die Kupplung lässt sich fein dosieren und besitzt einen guten Druckpunkt. Anfahren stellt dadurch keine großen Probleme dar. Die optionale Berganfahrhilfe (inkl. Reifendruckkontrolle) erleichtert das Anfahren an Steigungen.

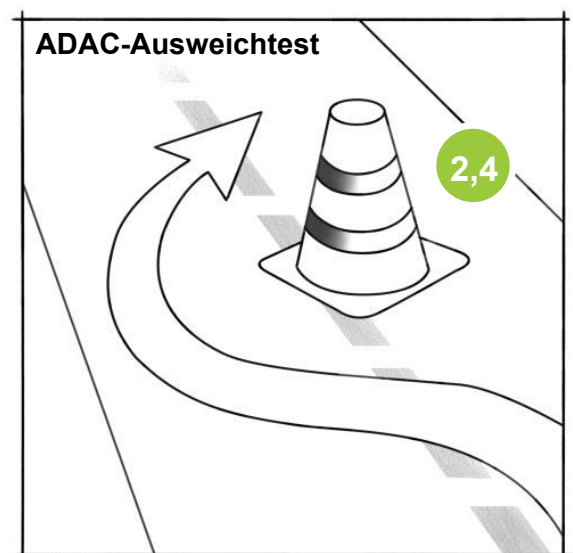
## 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des drehmomentstarken Motors, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Zu den typischen Fahrgeschwindigkeiten finden sich immer die passenden Gänge. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nicht zu kurz gewählt, so dass der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit moderaten Drehzahlen (2.800 U/min) arbeitet. Allerdings sind dann wenig Zugkraftreserven im größten Gang vorhanden. Bei Überholmanövern oder auch an Steigungen muss gelegentlich ein Gang zurück geschaltet werden.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Rapid Spaceback ist insgesamt gut. Der Kompakte reagiert spontan auf Lenkbefehle, quittiert diese aber mit einem leicht nachpendelndem Heck. Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen nehmen nicht zu viel Einfluss auf die Richtungsstabilität. Letztere lassen den Skoda bei höheren Geschwindigkeiten etwas unruhig werden, so dass gelegentlich leichte Lenkkorrekturen notwendig sind um das Fahrzeug in der Spur zu halten. Beim ADAC Ausweichtest kann der Spaceback ein noch gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl, drängt aber etwas mit dem Heck nach. Das hat starke und effektive ESP-Eingriffe zur Folge, die zu einem anschließenden Untersteuern führen - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Bei zu schneller Kurvenfahrt kündigt sich der Grenzbereich schon früh an, es bleiben genügend Reserven, um das Fahrzeug sicher um die Kurve zu lenken. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, drängt das Heck ebenfalls leicht nach, die Lastwechselreaktionen halten sich aber in Grenzen. Die Traktion des Fronttrieblers ist gut. Die Traktionskontrolle greift auf rutschiger Fahrbahn recht früh ein und verhindert z.B. am Kurvenausgang das Durchdrehen des kurveninneren Rades.



**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.**

### 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung des Rapid spricht um die Mittellage zwar sehr spontan an, besitzt aber eine schwache Mittenzentrierung. Auch die Lenkradrückmeldung fällt um die Mittellage schwach aus, so dass besonders bei langgezogenen Kurven häufige Lenkkorrekturen notwendig sind. Mit steigenden Lenkwinkeln wird das Lenkgefühl besser. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering und auch der Kurbelaufwand fällt gering aus - von Anschlag bis Anschlag sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis des Rapid Spaceback liegt mit 11,15 m im Klassenmittelfeld.



## 1,8 Bremse

⊕ Die Bremse des Rapid Spaceback kann mit einer guten Wirkung und Belastungsfähigkeit punkten. Der Skoda steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach guten 35,8 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx; Größe: 215/45 R16 86H). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Die Spurtreue bei starken Bremsungen in Kurven ist recht gut, wenn auch das Heck etwas unruhig wird.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Skoda Rapid Spaceback ist serienmäßig mit den nötigsten aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und dem Bremsassistenten findet man bei der getesteten Variante auch in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht serienmäßig an Bord. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich. Kleine Rückstrahler in den Türen warnen den herannahenden Verkehr bei geöffneten Türen. Bei einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Die Blinker funktionieren auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung problemlos angezeigt werden.

⊖ Der Motor lässt sich auch bei nicht betätigter Kupplung starten. Weitere Systeme, wie z. B. ein Spurhalte- und Totwinkelassistent oder auch ein City-Notbremssystem werden nicht angeboten.

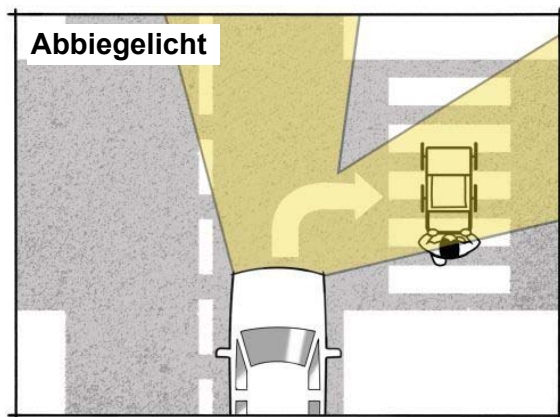
### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Rapid Limousine kann beim ADAC Crashtest gute Ergebnisse vorweisen, beim Spaceback wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Bei der Insassensicherheit erreicht der Rapid 94% der möglichen Punkte. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Neben Front- und Seitenairbags vorne sind im Rapid Spaceback durchgehende Kopfairbags verbaut. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,90 m. Zudem befinden sie sich nahe am Kopf, damit sie bei einem Heckaufprall möglichst optimal wirken können. An den stabilen Außentürgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Beim Spaceback hat Skoda nachgerüstet, nun werden Fahrer und Beifahrer ermahnt sich anzuschallen.

⊖ Im Fond schützen die Kopfstützen lediglich Passagiere bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf geht allerdings in Ordnung.

### 2,5 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erreicht der Rapid beim ADAC Crashtest gute 80% der möglichen Punkten. Beide äußeren Rücksitze verfügen über Isofix-Halterungen inklusive Ankerhaken. Kindersitze lassen sich damit sicher und lagestabil befestigen, auch wenn die Isofix-Befestigungen nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden können.



**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.**

Alternativ können Kindersitze auf den äußeren Fondplätzen dank optimal positionierter Gurtanlenkpunkte mit den langen Gurten befestigt werden. Auf diesen Plätzen sind auch die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten groß. Der Beifahrerairbag ist mittels Schlüsselschalter deaktivierbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Laut Betriebsanleitung sind auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig.

– Der Mittelsitz eignet sich aufgrund seiner ungünstigen Form wenig zum Fixieren von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die Gurtschlösser sind auf der Rückbank nicht verwechslungssicher. Die Fenster besitzen keinen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte sehr hoch ausfallen.

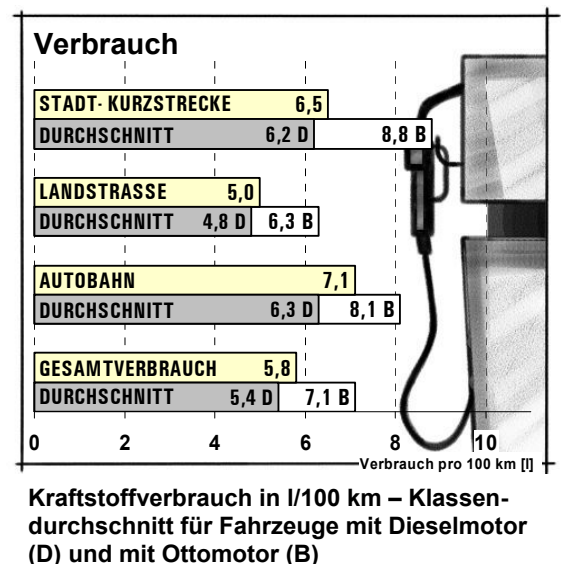
## 2,3 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz kann der Rapid ein gutes Ergebnis einfahren. Es werden 69% der möglichen Punkte erreicht. Die Fahrzeugfront sowie die mittleren Bereiche sind entschärft, im Bereich der vorderen Motorhaubenkante sowie im Bereich des Scheibenrahmens ist das Verletzungsrisiko aber noch erhöht.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

In diesem Kapitel schneidet der Rapid Spaceback 1.2 TSI (mit 105 PS) durchschnittlich ab. Im EcoTest wurde ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 159 g/km ermittelt, das entspricht 29 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km. Dieser setzt sich aus 6,5 l/100 km im Innerortsteil, 5,0 l/100 km im Außerortsteil und 7,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Ein Start-Stopp-System, das zur Verbrauchssenkung beitragen könnte, ist nur gegen Aufpreis erhältlich (Green Tec, nicht im Testwagen vorhanden).



## 1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, keine Schadstoffgruppe fällt negativ auf. Hier erhält der Rapid Spaceback 43 von 50 Punkten. Zusammen mit dem Ergebnis im CO<sub>2</sub>-Kapitel erreicht der Skoda 72 Punkte - das reicht für vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 4,1 Betriebskosten\*

– Obwohl sich der Verbrauch des Skoda Rapid Spaceback 1.2 TSI noch im durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff eine schlechte Note bei den Betriebskosten.

## 2,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Skoda Rapid 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. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

## 3,1 Wertstabilität\*

Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen Skoda Rapid Spaceback wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass in nächster Zeit nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist. Zudem ist die Karosserievariante beliebter als die Limousine. Die fehlenden Spritspartechiken (Green Tec kostet Aufpreis) wirken sich dagegen eher negativ aus.

## 2,8 Kosten für Anschaffung\*

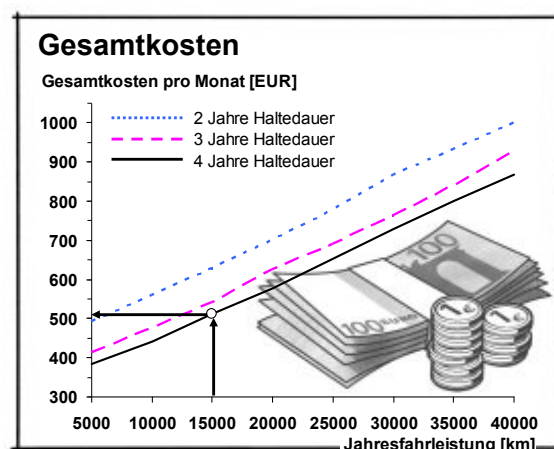
Im Klassenvergleich liegen die Anschaffungskosten im guten Mittelfeld. Für die getestete Variante müssen mindestens 20.090 Euro aufgewendet werden. Das Fahrzeug zeigt sich für diese Klasse gut ausgestattet, in das optionale Green-Tec Paket mit Start-Stopp-Automatik und Bremsenergieerückgewinnung sollte aber investiert werden.

## 1,6 Fixkosten\*

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei niedrigen 54 Euro. Die Einstufung der Teilkaskoversicherung fällt günstig aus, Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung liegen im zufriedenstellenden Bereich (KH: 16; TK: 16; VK: 17).

## 1,8 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten monatlichen Kosten sind mit 512 Euro niedrig. Einen positiven Beitrag leisten vor allem die niedrigen Fixkosten. Negativ wirken sich die hohen Betriebskosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 512 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI	1.4 TSI DSG	1.6 TDI (DPF)	1.6 TDI (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1390	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	77 (105)	90 (122)	66 (90)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	200/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	11,7	10,2	9,4	11,9	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	193	203	182	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 S	5,4 S	5,8 S	4,4 D	4,4 D
CO2 [g/km]	119	125	134	114	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/16	16/17/16	16/17/16	16/18/21	16/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	42	54	76	160	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	493	507	537	500	506
Preis [Euro]	14.990	16.090	20.750	17.390	18.390

### 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  
 E = Strom

## 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)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/45R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,5/5,0/7,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>159 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4304/1706/1459 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1940 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1165 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>380 l/700 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>945 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>134 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>50 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>87 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>241 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>512 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/16
Grundpreis	20.090 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 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle (inkl. Berganfahrhilfe)	120 Euro <sup>o</sup>
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System (Green-Tec)	400 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	480 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	990 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	590 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,4**

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

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