



Skoda Scala 1.0 TSI Style

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

Während der Škoda Rapid in der Summe seiner Eigenschaften weder einem VW Golf noch einem Seat Leon das Wasser reichen konnte, präsentiert sich der Scala durchaus auf Augenhöhe. Besonders die Materialgüte im Innenraum als auch die Funktions- und Komfortausstattung wurden beim Scala im Vergleich zum Vorgänger aufgewertet.

Nun bestehen beispielsweise das Armaturenbrett und die vorderen Türverkleidungen zumindest teilweise aus unterschäumten Kunststoffen und es findet sich ein Regenschirm in der Fahrertür. Beim getesteten Modell Style mit Dynamic-Paket schmeicheln zudem Sportsitze samt Sportlenkrad, eine Edelstahlpedalerie sowie eine Ambientebeleuchtung dem Auge. Ein Notbremsystem samt Personenerkennung und Spurhalteassistent hat der Scala stets an Bord, beim Style gehören darüber hinaus ein Licht-/Regensensor, ein Tempomat und vier elektrische Fensterheber mit Durchlaufautomatik und Einklemmschutz zum Serienumfang.

Extras wie ein Fahrwerk mit verstellbarer Dämpfercharakteristik, Voll-LED-Scheinwerfer und Fernlichtassistent, ein Abstandsregeltempomat sowie Spurwechselassistent werden zudem angeboten. Dank optionalem Navi und Onlinediensten ist man im Scala auch bestens vernetzt. Darüber hinaus bietet der Scala im Klassenvergleich ein üppiges Platzangebot. Während das Standard-Kofferraum-Volumen des Golfs bei 305 l liegt, bringt es der Scala auf 370 l - das Platzangebot im Inneren fällt dabei aber nicht nennenswert geringer aus.

Ansonsten zeigt sich der Scala mit dem Einliter Turbobenziner und 115 PS angemessen motorisiert, ohne dass der Verbrauch durch die Decke geht. Im Ecotest schluckt der Škoda 5,9 l Super auf 100 km. Dank guter Lenkungs- und Fahrwerksabstimmung überzeugt der Scala nicht nur im Alltagsbetrieb mit sicheren Fahreigenschaften, sondern auch im ADAC Ausweichtest.

Der Anschaffungspreis fällt angesichts des Gebotenen angemessen aus, liegt mit mindestens 23.400 Euro aber nicht wirklich niedrig - beim Testwagen beträgt er bereits über 31.000 Euro. Voll ausgestattet war der Testwagen aber noch nicht. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Sportback, BMW 1er, KIA Ceed, Opel Astra, Renault Mégane, SEAT Leon, Toyota Corolla, VW Golf.

- + gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung (teils optional), sichere Fahreigenschaften
- keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Anders als sein Vorgänger, der Škoda Rapid, präsentiert sich der Scala sowohl was Verarbeitung als auch Materialqualität angeht, dem Preis angemessen.

Mit Ausnahme von kleinen Nachlässigkeiten wie fehlenden Türrahmenverkleidungen ist die Karosserie des Scala sorgfältig gefertigt. Auch die Innenraumverarbeitung überzeugt, wenn man über knarrende Verkleidungen hinwegsieht. In puncto Materialanmutung bewegt sich der Scala auf zufriedenstellendem Niveau. Während das Armaturenbrett und die vorderen Türen im oberen Bereich mit unterschäumtem

Kunststoff ausgeführt sind, wurde bei den unteren Bereichen sowie der Mittelkonsole und den hinteren Türen harter Kunststoff verbaut.

Beim Blick unter das Blechkleid gibt sich der Tscheche keine Blöße: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, der Korrosionsschutz sorgfältig aufgetragen.

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Scala 1.0 TSI kommt mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank auf Basis des Ecotest-Verbrauchs bis zu 845 km weit. Der Wendekreis des Kompaktwagens beträgt 11,2 m und dürfte gerne etwas kleiner ausfallen.

Dem Testwagen dürfen 510 kg zugeladen werden, das sollte für vier Insassen samt Gepäck ausreichen. Auf dem Dach (Reling auch gegen Aufpreis nicht erhältlich) lassen sich bis zu 75 kg transportieren. Die Stützlast beträgt ebenfalls 75 kg, was selbst

für den Transport zweier schwerer E-Bikes auf dem Fahrradträger ausreicht. Die Anhängelast liegt bei nur 1,2 Tonnen für gebremste und 600 kg für ungebremste Anhänger. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, zumindest gegen Aufpreis ist ein Notrad lieferbar.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen ist nicht vorhanden.

2,6 Licht und Sicht

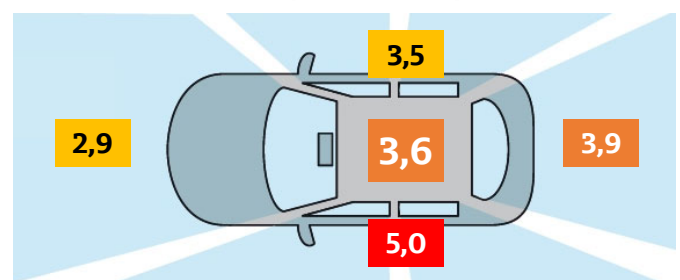
Die Karosserieenden lassen sich zwar gut abschätzen, allerdings entziehen sich beide dem Blick des Fahrers. Ab Werk unterstützen bei der Ausstattungsvariante Style Parksensoren am Heck den Fahrer beim Rangieren. Gegen Aufpreis sind Sensoren vorn sowie ein Einparkassistent und eine Rückfahrkamera erhältlich. Letztere ist zudem sinnvoll, da sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nicht besonders gut wahrnehmen lassen.

Bei der ADAC Rundumsicht fällt das Resultat aufgrund der insgesamt breiten Dachsäulen nicht besonders gut aus. Immerhin

lassen sich die Fondkopfstützen versenken und behindern somit die Sicht durchs Heckfenster nicht zusätzlich.

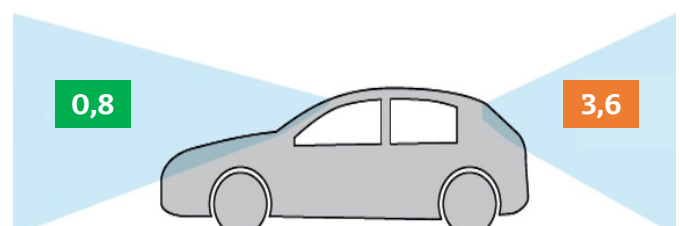
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊕ Der Testwagen mit den optionalen LED-Scheinwerfern leuchtet die Fahrbahn nachts gut aus, wenn auch der Lichtkegel etwas inhomogen ausfällt. Die Scheinwerfer mit adaptiver Lichtverteilung werden in der Ausstattungsvariante Style durch das Abbiegelicht ergänzt - beim Ambition wird das Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer realisiert. Zusätzlich lässt sich ein Fernlichtassistent ordern, der auf- und abblendet. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Aufgrund des optionalen Sportfahrwerks samt 15 mm Tieferlegung befinden sich die Sitze knapp 42 Zentimeter über der Fahrbahn und damit eher in niedriger Position. Immerhin fallen die Schweller weder zu breit aus, noch liegen sie zu hoch. Im Fond stört nur die ebenfalls eher tief positionierte Rückbank. Der Türausschnitt ist in bekannter Škoda-Manier üppig dimensioniert.

⊕ Serienmäßig ist der Scala mit Zentralverriegelung samt Fernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten - vorn

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraum-Volumen ist im Vergleich zum Rapid auf ähnlichem Niveau. Befindet sich der variable Ladeboden in unterer Position, beträgt das Standard-Volumen bis zur Kofferraumabdeckung 370 l (Rapid Spaceback 360 l). Baut man die Kofferraumabdeckung aus und belädt das Abteil bis zum Dach, passen 585 l oder sieben Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne stehen bis zur Scheibenunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) 750 l zur Verfügung. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen lassen sich bis zu 1.070 l verstauen (Rapid Spaceback 1.105 l).

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Die Funktion des berührungslosen Öffnens und Schließens via Fußkick unter das Fahrzeugheck ist beim Scala allerdings nicht möglich. Die Heckklappe schwingt bis knapp 1,95 m hoch. Somit brauchen erst sehr große Menschen auf das abstehende Schloss zu achten, das zwar mit Kunststoff ummantelt ist, damit schmerzhaften Kontakt jedoch nicht verhindern kann. Auf Wunsch kann die Öffnungshöhe der optionalen elektrischen Klappe reduziert werden. Die

anderer Verkehrsteilnehmer serienmäßig automatisch ab; der fahrerseitige Außenspiegel tut dies gegen Aufpreis ebenfalls.

⊖ Auf asphärische Bereiche müssen beide Außenspiegel allerdings verzichten. Obwohl man für das LED-Licht bereits Aufpreis zahlen muss, verlangt Škoda für eine Scheinwerferreinigungsanlage eine weitere Abgabe.

in der Ebene auch zwischen den Rasten. Haltegriffe gibt es über allen Türen. Beim Entriegeln bzw. Aussteigen beleuchten im Dunkeln die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug, zusätzliche Spots in den Außenspiegeln gibt es aber nicht.

⊖ Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann per Reichweitenverlängerer überlistet werden. Ab Modelljahr 2020 wird in den Schlüssel eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach etwa 15 Minuten ohne Bewegung abschaltet - die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



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

Ladekante liegt knapp 67 cm über der Straße und damit in praxistauglicher Höhe.

Der Testwagen mit optionalem doppelten Ladeboden hat innen je nach Position eine Stufe von 10 mm oder 16 cm. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich stört etwas. Die Gepäckraumabdeckung kann unter dem Kofferraumboden (in oberer Position) verstaut werden.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Optional kann die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn geklappt werden, was den Transport langer Gegenstände (bis 2,4 m) erleichtert.

Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es einige Möglichkeiten. Es können mehrere Netze im Kofferraum eingehängt werden. So befindet sich beispielsweise eines an der Unterseite der Kofferraumabdeckung, doch es gibt auch Ösen an der Rücksitzlehne, am Heckabschluss und am Kofferraumboden. Darüber hinaus befindet sich in der linken Seitenwand ein Ablagefach.

Gegen Aufpreis ist ein Kofferraumtrennnetz erhältlich, im Testwagen war es allerdings nicht verbaut.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Interieur des Scala Style macht in Verbindung mit dem Dynamic-Paket was her. Neben schwarzem Himmel, Edelstahlpedalerie sowie den Sportsitzen samt -lenkrad schmeichelt auch die Ambientebeleuchtung dem Auge. Die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) sorgt ebenso für eine gute Ergonomie wie die einwandfreie Anordnung von Schalthebel und Pedalerie. Die klassischen analogen Instrumente liegen beim Scala gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen - gegen Aufpreis ist in Verbindung mit dem Navigationssystem ein digitales Display erhältlich. Das acht Zoll große Touchdisplay des serienmäßigen Infotainmentsystems Bolero ist weit oben positioniert und gut erreichbar. Sehr Praktisch: Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten zum Durchscrollen in den Menüs. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärts-

automatik samt Einklemmschutz. Alle Schalter mit Ausnahme der Luftdüsen sind vorbildlich beleuchtet und dadurch im Dunkeln gut zu finden.

⊖ Ordert man das Navigationssystem, müssen die praktischen Drehregler berührungssensitiven Tasten weichen.



Die Verarbeitung und Materialanmutung sind gegenüber dem Vorgänger verbessert und der Fahrzeugklasse angemessen. Auch die Bedienung kann überzeugen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Škoda im Scala Style das Infotainmentsystem Bolero mit SmartLink (MirrorLink, Android Auto, Apple CarPlay), einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie digitalem Radioempfang. Optional sind eine induktive Ladeschale für Smartphones sowie in Verbindung mit dem Festplatten-Navigationssystem eine Sprachsteuerung erhältlich. Serienmäßig bietet Škoda Care Connect an, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 10 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei ist auch ein Jahr Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet,

wenn man es weiter nutzen möchte. Wählt man Škoda Infotainment Online, wird die Routenführung durch Verkehrsinfos in Echtzeit unterstützt und das Fahrzeug bietet einen WLAN-Hotspot.

Zwei USB-Anschlüsse vorn sind Serie, optional sind zwei weitere für die hinten Sitzenden erhältlich (Ladefunktion).

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

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Scala vorn reichlich Platz, denn selbst knapp zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit des Testfahrzeugs mit optionalem Panoramadach

würde sogar für Fahrer bis rund 2,10 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite des Scala ist durchschnittlich, das Raumgefühl aber trotz schwarzem Himmel und dank des Panoramadachs angenehm.

2,8 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen wirkt die Kopffreiheit beschränkend, denn sie reicht für Insassen bis rund 1,90 m. Die Beinfreiheit würde sogar für Personen bis zwei Meter reichen - in der Kompaktklasse ein durchaus respektable Wert (wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind).

Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es aber arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, was der hohen Fensterlinie und der sich direkt neben dem Kopf befindlichen C-Säule geschuldet ist.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m Platz.

3,2 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der Scala bei asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, wie die meisten Kompaktfahrzeuge. Vorn befinden sich ein paar gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten. Die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Zudem gibt es ein Fach in der Mittelkonsole und kleine Staufächer unter den Vordersitzen. Abgesehen von den Warnwesten findet dort aber kaum etwas Platz, da diese so schmal ausgeführt sind. Das teilweise mit Filz ausgekleidete Handschuhfach ist

üblich dimensioniert, klimatisiert und beleuchtet, aber nicht abschließbar.

Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen, dort größere Flaschen unterzubringen gestaltet sich schwierig. Darüber hinaus gibt es noch Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Ab Werk rollt der Scala mit Mc-Pherson-Federbeinen vorn, Verbundlenkerachse hinten und Standarddämpfern vom Band. Optional sind eine Fahrwerkserhöhung sowie im Falle des Testwagens ein Sportfahrwerk erhältlich. Diese Option bringt eine Fahrwerkstieferlegung sowie einstellbare Dämpfer mit zwei Kennlinien (Normal und Sport) mit sich - an der Achsgestaltung ändert sich aber nichts.

Im Normal-Modus federt der Scala bei Überland- und Autobahntempo willig. Er absorbiert sowohl Querfugen als auch Einzelhindernisse gekonnt und neigt sogar bei welliger Fahrbahn zum Nachschwingen - eine Eigenschaft die man sonst von Sportfahrwerken nicht kennt. Nur bei Stadtges-

chwindigkeiten ist das Federungsansprechen etwas steifbeiniger und Kopfsteinpflaster führt zu leichtem Wummern im Innenraum. Insgesamt versteht sich der Normal-Modus allerdings aufgrund des willigen Ansprechens eher als Komfort-Modus.

Im Sport-Modus ist das Ansprechen in allen Geschwindigkeitsbereichen straffer, was speziell auf der Autobahn allerdings als positiv wahrgenommen wird, da somit die Aufbaubewegungen geringer ausfallen. Von einem klassischen Sportfahrwerk kann auch trotz der Bezeichnung durch den Hersteller nicht die Rede sein.

2,6 Sitze

Ordert man das Dynamic-Paket, erhält man neben einem Sportlenkrad auch Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, die

im oberen Bereich etwas schmal geschnitten sind. Das kann zur Folge haben, dass Fahrer mit bestimmten Staturen keine

bequeme Sitzposition finden. Neben den Standardfunktionen lassen sich die Sitze in der Höhe einstellen und besitzen zudem eine manuelle Zweibege-Lordosenstütze. Gegen Aufpreis ist eine elektrische Verstellung immerhin für den Fahrersitz erhältlich. Damit kann dieser dann auch in der Neigung eingestellt werden und besitzt zudem eine Vier-Wege-Lordosenstütze.

In der zweiten Reihe können die Plätze mit den vorderen Sitzen nicht mithalten, sie sind weniger konturiert und bieten damit

auch weniger Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne ist immerhin gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Die Vordersitze sind kräftig konturiert und bieten einen guten Seitenhalt, der nur im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein dürfte. Dass sich der Gurt in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt, wird als positiv bewertet, dass der in Längsrichtung einstellbaren Mittelarmlehne aber eine Höheneinstellung fehlt, findet natürlich kein Lob.

2,8 Innengeräusch

Škoda hat den Scala ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,6 dB(A). Der Dreizylinder-Motor ist gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten

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

2,3 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Style besitzt der Scala serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Während Mittelausströmer im Fond ab Werk verbaut sind, kosten abgedunkelte Scheiben hinten Aufpreis. Doch der Tische ist nicht nur für heiße, sondern auch für kalte Tage bestens gerüstet: Die vorderen Sitze lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze

gegen Aufpreis. Optional ist auch das Lenkrad beheizbar - im Winter eine sehr angenehme Option. Eine beheizbare Frontscheibe ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich.

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

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Škoda bietet den aufgeladenen Dreizylinder Benzinmotor im Scala mit zwei Leistungsstufen an. Entweder mit 95 oder wie im Testwagen mit 115 PS - an die schwächere Variante ist jedoch ein Fünfgang- und an die stärkere ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt (gegen Aufpreis ist auch ein Siebengang-DSG erhältlich). Sein maximales Drehmoment von 200 Nm liegt von 2.000 bis 3.500 1/min an.

Das Ansprechverhalten des Motors aus dem Drehzahlkeller überzeugt nicht, der Scala braucht im 2. Gang rund 3,4

Sekunden, um von 15 auf Tempo 30 zu beschleunigen - ist der Motor allerdings mal in Fahrt, sind die Fahrleistungen ordentlich. Ab rund 2.000 1/min entfaltet er seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 6,7 Sekunden (2./3. Gang) erledigt. Im vierten Gang braucht der Škoda für den gleichen Geschwindigkeitsbereich 9,4 und im fünften Gang 12,6 Sekunden. Im lang übersetzten sechsten Gang vergehen 19,2 Sekunden um die Differenz von 40 km/h zu überbrücken.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,0-l-Dreizylinder schüttelt sich stets leicht, schickt insgesamt aber nicht überdurchschnittlich viele Vibrationen in den Innenraum. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen unter 2.000 1/min - diese fallen zwar beim Testwagen

nicht über Gebühr auf, sind unter Last aber durchaus vorhanden. Der 1,0-l-TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann ab rund 2.000 1/min weitgehend gleichmäßig und nachdrücklich durch.

2,5 Schaltung/Getriebe

Der Scala 1.0 TSI mit 115 PS ist serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet. Beim Losfahren ist etwas Feingefühl im Kupplungsfuß nötig. Ansonsten ruckt es oder das Aggregat stirbt ab. Doch auch das Durchschalten der Gänge könnte etwas leichter von der Hand gehen, die Schaltwiderstände liegen etwas hoch. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe.

⊕ Die Abstufungen wurden günstig gewählt und passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit rund 2.900 1/min. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die optionale Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Scala. Eine Schaltpunktanzeige gibt es natürlich auch, ebenso ein Start-Stopp-System, das tadellos funktioniert.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

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

Dass er auch im Grenzbereich sicher beherrschbar bleibt, stellt

der Škoda im ADAC Ausweichtest unter Beweis. Er drückt zwar beim ersten Anlenken etwas mit dem Heck, dank gezieltem ESP-Eingriff wird der Scala aber so eingeregelt, dass er im weiteren Verlauf präzise durch den Parcours gelenkt werden kann. Zudem können hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten realisiert werden.

Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der elektronischen Differenzialsperre auch auf rutschigem Untergrund gut.

2,1 Lenkung

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

⊕ Die Lenkung spricht stets gut an und bietet selbst im Normal-Modus eine gute Rückmeldung - durch Wahl des Sport-Modus wird die Lenkunterstützung reduziert, wodurch

man ein Stück mehr Gefühl im Lenkrad hat. Zudem verfügt sie über eine angenehme Zentrierung und stellt bei jeder Geschwindigkeit gleichmäßig zurück. Diese Eigenschaften führen auch dazu, dass sich der Scala stets zielgenau bewegen lässt.

Um von ganz links nach rechts zu lenken, sind knapp drei Lenkradumdrehungen erforderlich - das ist nur Durchschnitt.

2,6 Bremse

Das Pedalgefühl der Bremsanlage ist tadellos, man kann die Bremse feinfühlig dosieren. Die Bremswirkung ist aber nur durchschnittlich. Der Scala kommt bei einer Vollbremsung aus

Tempo 100 nach 35,5 m zum Stehen. Das ist zwar kein schlechter Wert, es gibt aber einige direkte Konkurrenten, die schneller anhalten.

1,6 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheitsausstattung ist der Scala gut aufgestellt, wenn auch Škoda für einige Systeme Aufpreis verlangt. Zum Serienumfang gehören ein Notbremsassistent samt Kollisionswarnung und Personenerkennung sowie ein Spurhalteassistent und eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Speedlimiter.

Gegen Aufpreis sind ein Abstandsregeltempomat sowie ein Spurwechselassistent erhältlich. Letzterer umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Darüber hinaus wird noch eine Müdigkeitserkennung optional angeboten.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Im EuroNCAP Crashtest schneidet der Scala mit 97 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Stand: 07/2019). Der Scala bietet Front-, Kopf- und Seitenairbags für Fahrer (zusätzlich optional Knieairbag) und Beifahrer, die äußeren Fondpassagiere werden durch Kopfairbags sowie optional durch Seitenairbags geschützt. Ordert man letztere, hat der Škoda auch ein proaktives Insassenschutzsystem an Bord, das im Falle einer drohenden Kollision die vorderen Sicherheitsgurte strafft sowie die Seitenscheiben weitgehend schließt. Die Kopfstützen reichen in der Höhe vorn für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m und im Fond für bis zu 1,80 m große Mitfahrer.

Die serienmäßige Multikollisionsbremse mindert das Risiko eines Folgeaufpralls, indem es das Fahrzeug automatisch abbremst. Im Falle eines Unfalls mit Airbagauslösung wird zudem automatisch ein Notruf abgesetzt, der eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der Scala im Crashtest 87 Prozent der möglichen Punkte. Isofix-Haken gibt es ab Werk vorn rechts sowie auf den äußeren Fondplätzen. Dank großen Türöffnungen und fixen Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auch mit den Gurten problemlos montieren. Das Isofix-System gilt allerdings auf dem Beifahrerplatz als Empfehlung, da sich Kindersitze vorn auf dem Sportsitz aufgrund der ausgeprägten Wangen unter Umständen mit den Gurten nicht optimal fixieren lassen. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter rechts vom Handschuhfach deaktivieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Im Kapitel Fußgängerschutz kommt der Scala auf 81 Prozent der erreichbaren Punkte. Serienmäßig hat der Tscheche einen Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung an Bord, der hilft, Kollisionen mit Passanten zu verhindern.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 115 PS-Scala mit dem Einliter-Turbobenziner bei durchschnittlich 5,9 Liter Superbenzin auf 100 km - das ist heutzutage für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse ein zufriedenstellender Wert. Mit einer CO₂-Bilanz von 162 g pro km erhält der Scala 29 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,8, außerorts 5,2 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 6,9 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Einliter-TSI war bei den Schadstoffen bisher schon nicht schlecht. Mit dem nun serienmäßigen Partikelfilter reduzieren sich die Partikelemissionen in Masse und Anzahl trotzdem nochmal deutlich. Auch die CO-Emissionen bei hoher Last fallen noch niedriger aus. So bekommt der Motor die vollen 50 Punkte in diesem Kapitel. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Škoda seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen.

Insgesamt erzielt der Scala TSI mit dem 115 PS-Benziner 79 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

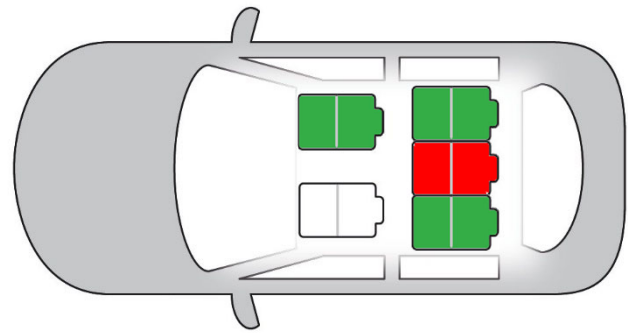
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 23.400 Euro - grundsätzlich nicht gerade wenig Geld. Immerhin ist die Ausstattung in der höchsten Ausstattungslinie nicht ganz so spartanisch. Bereits ab Werk rollt der Scala Style u. a. mit Licht-/Regensensor, automatisch abblendendem Innenspiegel, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und höhenverstellbaren Sitzen vorn vom Band. Für ein Navigationssystem, Voll-LED-Scheinwerfer und ein Fahrwerk

Kindersitze

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



Notenskala

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

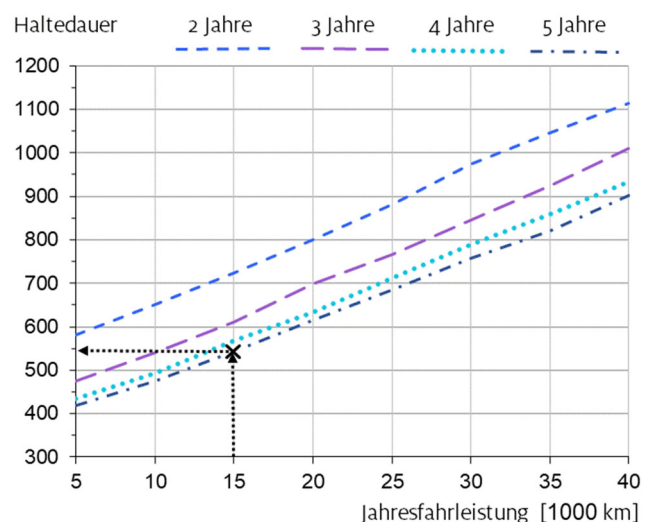
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 543 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



mit Dämpferverstellung verlangt Škoda Aufpreis.

Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderaten Ausgaben für die Werkstatt und günstigen Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeuggarantie ist Škoda wiederum geizig - wer mehr

als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Steuer liegt bei 88 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO2-Wert).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Active	1.0 TSI Active	1.6 TDI Active
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (115)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	250/1500
0-100 km/h [s]	10,9	9,8	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	201	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	5,6 S	4,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	114	113	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/18	14/17/18	15/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	80	82	214
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	477	491	509
Preis [Euro]	17.350	18.550	21.500

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,305
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	205/50 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.362/1.793/1.471 mm
Leergewicht/Zuladung	1.209/411 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	467/1.410 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mlada Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,4/12,6/19,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 89Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,2/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.255/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/750/1.070 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	86 Euro	Wertverlust	273 Euro
Monatliche Gesamtkosten	543 Euro		
Steuer pro Jahr	88 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/18		
Basispreis Scala 1.0 TSI Style	23.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.274 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.907 km
Auffälligkeiten/Mängel	Schaltung des Testwagens scheint einen Getriebedefekt zu haben, da der fünfte Gang beim Gassenwechsel gelegentlich blockierte.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Verstellfahrwerk)	430 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/740 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	740 Euro°/
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/390 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	310 Euro/Serie
Parklenkassistent	610 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	290 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	170 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/420 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	190 Euro°/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	410 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1190 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/180 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/250 Euro
Lenkradheizung	120 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/730 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,7
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	2,9
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,6
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,2	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	2,5	Verbrauch/CO2	3,1
Federung	2,5	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,3		

Stand: August 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand