



Skoda Octavia Scout Anfang ohne Ende

Autotest | Wo endet der Kombi und wo fängt der SUV an? Skoda sucht mit dem ganz neuen Octavia Scout die Grenze. Dieser eigensinnige Kombi wurde mit extra Stoßstangen, einem erhöhten Fahrgestell und Allradantrieb versehen. Die erste Bekanntschaft war gut für endloses Fahrvergnügen ...

Der Skoda Octavia Kombi war bereits mit Allradantrieb lieferbar. Aber der Scout geht weiter. Schon die Form der speziellen Scout-Verkleidung lässt Vorfreude aufkommen. Rundherum sind auffällige Stoßstreifen angebracht, und der Boden ist mit Sicherheitsplatten versehen. In die Stoßstangen sind Fernstrahler montiert. Ein doppelter Auspuff und speziell für den Scout entworfene 17" Felgen machen das Bild komplett.

Der Octavia Scout sieht unverkennbar rauer und robuster aus als ein normaler Octavia. Zugleich hat der Scout nicht das Pompöse eines Geländewagens. Andere Verkehrsteilnehmer schauen interessiert nach diesem besonderen Skoda, nicht irritiert wie bei so manchem raumfressenden und benzinschlürfenden SUV.



Interieur

Das Interieur wurde ebenfalls an den abenteuerlichen Charakter des Scout angepasst. Die Pedale sind mit Gummirillen versehen. Wie sich später zeigt, ist das nicht nur Show; die Rillen bieten die notwendige zusätzliche Griffigkeit für glatte Schuhe. Über dem Armaturenbrett findet man einen großen Handgriff,

an welchem der Fahrgast sich festhalten kann, wenn der Fahrer es zu bunt treibt. Auch diese Versorgung wird während der Testfahrt mehr sein als nur ein Showelement.

Der Octavia Scout ist als kluge Alternative zu einem SUV (Sports Utility Vehicle) oder einem Geländewagen gedacht. Aber ein SUV wird wegen mehr als nur der rauhen Ausstrahlung gekauft. Ein SUV ist per Definition groß und somit geräumig. Deswegen ist nur der Octavia Kombi als "Scout" lieferbar, nicht der Sedan. Der Octavia Kombi ist mittelgroß und bietet maximal 580 Liter Gepäckraum. Selbstverständlich ist der Scout standardmäßig mit einer praktischen Dachreling für zum Beispiel eine Skibox oder für Fahrradträger ausgestattet.



Vorne bietet der Octavia Scout nicht den überwältigenden Raum eines Geländeaautos, aber der Kopf- und Beinraum sind prima. Das letztere geht aber auf Kosten von Beinraum beim Rücksitz. Wenn der Fahrersitz nach ganz hinten gerückt ist, (nur notwendig, wenn der Fahrer größer als 2 Meter ist), bleibt hinten wenig Platz übrig.

Das Design des Interieurs ist typisch Skoda: viele Unterteile haben deutliche Anleihen vom Mutterunternehmen Volkswagen genommen, aber der Octavia hat eine weniger klinische Ausstrahlung. Obwohl es nicht gut zu begründen ist, fühlten sich sowohl der Testfahrer als auch mancher Fahrgast besonders wohl im Scout. Das Auto gibt vielen ein bemerkenswertes Gefühl von Zuverlässigkeit und

Komfort.

Turin

Das Ziel der Testfahrt ist das italienische Turin, Schauplatz der Olympischen Winterspiele von 2006. Auf der Autobahn benimmt der Scout sich wie ein normaler Octavia. Der Radstand ist einige Zentimeter kürzer als der der meisten Konkurrenten. Dadurch liegt der Octavia um ein Minimum ungünstiger auf der Straße. Mehr ist zum Fahrverhalten nicht anzumerken.



Der Scout bietet genug Komfort für lange Strecken. Das Fahrverhalten ist trotz des erhöhten Fahrgestells hervorragend. Im Vergleich mit durchschnittlichen SUVs ist die Straßenlage sogar besonders gut.

Motoren

Der Scout ist mit einem Benzin- und einem Dieselmotor lieferbar. Die technischen Spezifikationen unterscheiden sich kaum. Beide schaffen eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h, und beide sprinten in ungefähr 10 Sekunden vom Stillstand auf 100 km/h. Der direkt eingespritzte Benzinmotor liefert 150 PS, 10 PS mehr als der Dieselmotor. Der Dieselmotor gewinnt aber mit einem Drehmoment mit 320 Nm Ziehkraft für die Selbstzündung gegen 200 für den Benzinmotor. Und gerade das letzte erklärt, warum beide Kraftquellen in der Praxis sicherlich einen unterschiedlichen Charakter haben.



Der Scout 2.0 FSI (= Benzinmotor) arbeitet gut auf der Landstraße, klettert wie eine Gemse und ist flott in der Stadt. Aber der 2.0 TDI (= Dieselmotor) ist in allen Punkten noch besser. Das größere Drehmoment sorgt für bedeutend schnellere Zwischenbeschleunigungen. Auf der Autobahn bleibt die Drehzahl niedrig, wodurch der Scout Diesel noch komfortabler ist. Dabei ist der Scout Diesel auffällig sparsamer.

Unabhängig vom Motor ist der Scout mit einem angenehm schaltenden Sechsstufengetriebe ausgestattet, wodurch sowohl der Verbrauch als die Motorgeräusche niedrig bleiben.

Ein ungleicher Kampf

In der Nähe von Turin liegt das Dorf Sestrière, wo die Rennstrecke des Biatlons für diese Gelegenheit als Teststrecke dient. Auf den steilen Steigungen liegt ungefähr 10 cm Schnee, darunter liegt noch 10 cm dicker Schlamm. Dies ist sogar für einen Geländewagen eine ernsthafte Herausforderung.

Der Scout hat aber kein niedriges Gearing (ein spezielles Getriebe mit angepassten Verhältnissen fürs Geländefahren) und keine Schlammräder. Theoretisch ist der Turbodiesel des Testautos nicht für Geländefahrten geeignet, denn bei niedrigen Drehungen gibt es zu wenig Zugkraft, und wenn der Turbo hilft, gibt es plötzlich so viele Kräfte, dass der Scout sich eingraben könnte. Die einzigen Waffen in diesem Streit sind ein erhöhtes Fahrgestell (18 cm

Bodenfreiheit) und ständiger Allradantrieb.



So wie der Scout beim Einsteigen schon ein vertrautes Gefühl gibt, macht er das auch im Gelände. Der Turbodiesel ist theoretisch weniger geeignet fürs Geländefahren, weil er die Kräfte unregelmäßig aufbaut; in der Praxis ist der Diesel perfekt kontrollierbar. Steile Steigungen zu befahren ist kein Problem. Wenn doch etwas zuviel Gas gegeben wird, korrigiert die standardmäßig vorhandene Traktionskontrolle das Schleudern effektiv. Trotz des fehlenden niedrige Gearings hat der erste Gang soviel Widerstand, dass es auch einfach ist, sicher loszufahren.

Felsbrocken oder Baumstämme sind aber ein Problem. Die Bodenfreiheit des Scout ist größer als die von durchschnittlichen Personenaautos, aber es ist kein Geländewagen. Auch der Überhang vorne und hinten sorgt dafür, dass die Stoßstangen des Testwagens im Eifer des Gefechts öfters bis zum Boden geraten - deswegen die Sicherheitsplatten.



tun als ein Octavia Scout kann. Vorläufig ist noch kein Ende des Scout-Vergnügens in Sicht, denn auch der Roomster ist in Kürze als Scout lieferbar. ■

Gerade weil der Scout ein normaler Personenwagen ist, ist viel besser fühlbar, was unter den Rädern passiert. Der Scout gleitet und rollt weniger als ein traditioneller Geländewagen. Gerade in diesem Gelände mit glattem Schnee und verräterischem Schlamm ist das ein großer Pluspunkt. In diesem Fall ist der Octavia Scout nicht nur eine Alternative zu einem SUV, unter manchen Umständen ist der Skoda sogar besser!

Der Scout pflügt selbstbewusst und unerschütterlich durch den tiefen Schnee. Kurven werden mit kontrolliertem Drang genommen, und der Schneespaß endet nie! Der Testwagen von Autozine verließ die Rennbahn erst beim Sonnenuntergang, als aller-aller-allerletzter!

Fazit

"Simply Clever" ist das Credo von Skoda, und das passt im Falle des Octavia Scout mehr als jemals sonst. Der Scout ist als kluge Alternative zu einem SUV gemeint, und das Konzept ist gelungen. Dank der robusten Verkleidung unterscheidet sich der Scout von einem normalen Octavia, aber immer noch ist das Auto so beschaffen, dass niemand daran Anstoß nimmt, wie das bei einem Geländewagen der Fall ist.

Die Fahreigenschaften des Octavia Scout sind denen des normalen Octavia sehr ähnlich. Im Gelände kommt der Scout überraschend weit; mancher SUV-Fahrer wird sich nicht mehr zutrauen oder mehr



Technische Daten

Skoda Octavia Scout 2.0 TDI DPF Scout

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	458 x 178 x 153 cm
Radstand	258 cm
Leergewicht	1.505 kg
Anhänger	650 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.600 kg
Tankinhalt	60 l
Gepäckraum	580/1620 l
Reifen	225/50R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	1968 cc
Zylinder / Ventile	4/
Max. Leistung	140 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	320 Nm @ 1750 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,2 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	197 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	8 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,4 l / 100 km
CO2 Ausstoß	173 gr. / km

Preis

Preis	€ 28.290
Grundpreis	€ 17.090