



Gewachsen | Nur von vorne ähneln sich Limousine und Combi, der sowohl in der Gesamtlänge als auch beim Radstand zugelegt hat – trotz Gewichtsabnahme

Mehr Kombi im Combi

Klassiker 3.0 | Der Verkaufsschlager mit gefiedertem Pfeil im Kühlergrill geht in der dritten Generation an den Start – länger, breiter und leichter.

— Skoda ist Octavia. Ohne den Mittelklasser stünden die Tschechen schließlich nicht dort, wo sie derzeit im Flottenmarkt sind: auf Platz sieben bei den Flotten mit über zehn Fahrzeugen – und auf Platz eins unter allen Importmarken.

Nun folgte am 25. Mai, also wenige Monate nach der neuen Octavia-Limousine, der Combi des Flaggschiffs in der mittlerweile dritten Generation. Da dürften so einige Fuhrparkleiter aufhorchen, immerhin liegt dessen Anteil beim Octavia im Kombiland Deutschland bei stolzen 91,5 Prozent.

Bodenständiger Praktiker | Mit gleicher Front wie die Limousine ausgestattet, fährt der Combi inklusive serienmäßiger Dachreling mit einer eigenen Seiten- und Hecklinie vor. Wobei die Designer eher die klassische Pinselführung ansetzten. Gebrauchsgegenstand statt Designerstück – das ist der Octavia Combi für mindestens 17.429 Euro (Diesel). Eine (bezahlbare) Rechnung, die aufgeht.

Trotz bis zu 102 Kilogramm weniger Gewicht auf den Achsen ist der Combi fast zehn Zentimeter länger als sein Vorgänger, in der Breite hat er knapp fünf Zentimeter gewonnen, der Radstand wuchs um rund elf Zentimeter. Die Folge: komfortable Platzverhältnisse auf allen Sitzen. Luft ist nicht nur nach oben, sondern auch nach vorne und zur Seite. Wobei unnötiges Verrenken auf dem Fah-

rerplatz angesichts der guten Rundumsicht gar nicht nötig ist. Trotz 4,66 Meter Länge.

Apropos: Mit diesen Maßen rangiert der Octavia weit vorne unter der Klassenkonkurrenz wie dem Hyundai i30 Kombi (4.485 mm), dem Peugeot 308 SW (4.500 mm), dem Ford Focus Turnier (4.556 mm) oder dem Opel Astra Sports Tourer (4.698 mm). Und auch wenn Skoda selbst die Konzernschwester nicht als Wettbewerber ansieht: Der VW Passat Variant misst 4.874 Millimeter.

Vorerst zwei Diesel | Die Motorenpalette kennt man bereits von der Limousine: Vier Benziner von 86 bis 180 PS und zwei Diesel (105/150 PS) stehen zum Marktstart parat (weitere Versionen wie der 90-PS-Einstiegs-TDI sind geplant, siehe Kasten „Ausblick“).

Laut Skoda wurden die Aggregate – teilweise mit Fünf- oder Sechsgangschalter, teilweise mit Sechs- oder Siebengang-DSG kombiniert – um bis zu 17 Prozent sparsamer. Start-Stopp haben bis auf die jeweiligen Basismotoren alle Versionen.

Im direkten Vergleich der beiden Diesel favorisiert man schnell den 2.0 TDI mit 4,2 Litern Verbrauch gegenüber dem 1.6 TDI. Denn 45 PS und eine Schaltgasse mehr tun gut, um auf der Autobahn auf Touren zu kommen. Ob einem die höhere Spritzigkeit und das Sechsganggetriebe rund 4.000 Euro Mehrpreis wert sind, muss jeder selbst entscheiden.

1.2 TSI ab **13.983 Euro**
R4/1.197 cm³ | 63 kW/86 PS | 160 Nm/1.400 U/min
5-Gang | 12,2 s | 178 km/h | 5,3 S | 122 g/km

1.2 TSI Green tec ab **15.412 Euro**
R4/1.197 cm³ | 77 kW/105 PS | 175 Nm/1.400 U/min
6-Gang | 10,5 s | 193 km/h | 5,1 S | 117 g/km

1.4 TSI Green tec ab **17.092 Euro**
R4/1.395 cm³ | 103 kW/140 PS | 250 Nm/1.500 U/min
6-Gang | 8,5 s | 212 km/h | 5,3 S | 121 g/km

1.8 TSI Green tec DSG ab **22.387 Euro**
R4/1.798 cm³ | 132 kW/180 PS | 250 Nm/1.250 U/min
7-Gang-DSG | 7,5 s | 229 km/h | 5,7 S | 132 g/km

1.6 TDI Green tec¹ ab **17.429 Euro**
R4/1.598 cm³ | 77 kW/105 PS | 250 Nm/1.500 U/min
5-Gang | 11,0 s | 191 km/h | 3,8 D | 99 g/km

2.0 TDI Green tec² ab **21.294 Euro**
R4/1.968 cm³ | 110 kW/150 PS | 320 Nm/1.750 U/min
6-Gang | 8,6 s | 216 km/h | 4,2 D | 110 g/km

4.659 x 1.814 x 1.450-1.480 mm | 610–1.740 Liter

Wartung: alle zwei Jahre oder alle 30.000 km

Ausstattungen: Active | Ambition | Elegance

¹ mit 7-Gang-DSG: 11,1 s | 4,0 D | 104 g/km; ab 20.958 Euro

² mit 6-Gang-DSG: 8,7 s | 213 km/h | 4,5 D | 119 g/km; ab 22.807 Euro

Active, Ambition, Elegance | Drei Ausstattungen stehen zur Wahl, Ambition war bislang die beliebteste bei Flotten. Diverse Extras wie die Klimaanlage für die Basisausstattung (941 Euro) respektive die vollautomatische Climatronic (395 Euro in Ambition, in Elegance Serie) oder ein Navi (ab 1.252 Euro in Ambition, ab 597 Euro in Elegance) gibt es für beide Karosserieversionen.

Exklusiv für den Combi steht dagegen ab dem zweiten Niveau etwa die Lehnenfernentriegelung der Rücksitzlehnen im Kofferraum mit 67 Euro im Verkaufsprogramm. Zum selben Preis gibt es für den Combi die umklappbare Beifahrersitzlehne mit Durch-



Zeitlose Optik | Klassische Linien machen das Design des 4,66 Meter langen Octavia Combi aus



Kraft auf vier Rädern | Combi 4x4

Skoda behält die Allradtradition beim neuen Octavia Combi bei und bietet die 4x4-Variante wahlweise mit dem 2.0 TDI (6-Gang) und dem mit DSG ausgestatteten 1.8 TSI an. Er folgt dem frontgetriebenen Pendant wenige Wochen später auf den Markt – laut dem Importeur ist er ab Juni zu haben. Später wird es zusätzlich den 1,6-Liter-TDI 4x4 (6-Gang) geben.

Das Fahrwerk ist eine Kombination aus MacPherson-Vorderachse und hinterer Mehrlenkerachse. Der Mix aus Gewichtseinsparung, verbesserter Allradtechnik und Start-Stopp plus Rekuperation hat auch den 4x4-Combi verbrauchsärmer gemacht: Der 1,6-Liter-Diesel soll mit 4,5 Litern und der größere Selbstzünder mit 4,9 Litern Kraftstoff über die Normrunde kommen (119 bzw. 124 g/km). Der Benziner braucht 6,7 Liter (156 g/km).

Die nun um 1,4 Kilogramm leichtere Halbdex-Kupplung gehört zur aktuell fünften Generation. Bei geringer Last agiert der 4x4-Tscheche als Fronttriebler. Die Hinterräder können stets stufenlos zugeschaltet werden. Serienmäßig an Vorder- und Hinterachse: elektronische Differenzialsperren.

Als Allrad kostet der Combi etwa 1.500 Euro mehr. Konkret schlägt der 2.0 TDI 4x4 mit 22.807 Euro und der 1.8 TSI 4x4 mit 23.899 Euro zu Buche. Wie gerne der Aufpreis in Kauf genommen wird, zeigt der bisherige 4x4-Anteil: Im Vorjahr lag er bei gut zwanzig Prozent.

Ausblick | RS, Erdgas, GreenLine, Scout

Die Auswahl beim Octavia wird bis Ende des Jahres größer: Es folgt der Combi-Einstiegs-Diesel (90 PS), zudem ist der 1,6-Liter-TDI als GreenLine (110 PS, 6-Gang) für den Combi angekündigt (3,3 Liter, 87 g/km CO₂). Des Weiteren wird es erstmals einen Octavia Combi mit Erdgas-Antrieb geben. Schließlich erweitert ein sportlicher Vertreter die Octavia-Familie: Im Rahmen des „Goodwood Festival of Speed“ in England wird der Importeur im Juli den neuen Octavia RS zeigen. Und ohne terminliche Details: Auch von einer Neuaufgabe des Octavia Scout ist die Rede ...



Rundum praktisch | I: Diverse Cargo-Elemente helfen beim Verstauen; II: Platz für maximal 1.740 Liter im Gepäckraum; III: Übersichtlicher Fahrerplatz mit großem Display; IV: Reisemobil für lange Strecken

ladefunktion (nur in Ambition). Auch das Paket „Ablage Plus“ für 168 Euro, unter anderem mit variablem Ladeboden und Multifunktionsablage unter der Kofferraumabdeckung, lässt sich nicht für die Limousine ordern.

Meisterliche Ladeleistung | Überhaupt haben die Tschechen die Ladefähigkeiten des neuen Octavia Combi gekonnt in Angriff genommen. 610 bis 1.740 Liter bei umgeklappter Fondsitzebank (60:40) – und damit fünf Liter mehr als bisher – bieten ordentlich Platz im Combi-Kofferraum. Auch mitunter neu: die Wendematte für 42 Euro. Das optionale Gepäcknetztrennwand kostet 151 Euro extra.

Wie schon die Limousine lässt sich der Combi durch optionale Systeme sicherer machen. Und auch die Langversion verfügt natürlich über die vielen „Simply-Clever-Lösungen“ wie den Eiskratzer im Handschuhfach.

Fazit | Der neue Octavia Combi, für den laut Importeur Businesspakete geplant sind, wurde mit seinen sparsamen Motoren, dem großzügigen Raumangebot sowie mit den vielen praktischen, aber nicht verspielten Details zu einem zeitgemäßen und günstigen Vertreter seiner Art. Nur 546 Euro trennen ihn von seinem Limousinen-Bruder. Kein Wunder, dass neun von zehn Octavia als Combi bestellt werden! | Susanne Löw