



Foto: Skoda

Der Einzige in der Fremde

Der frische Skoda Octavia ist da | Er ist das einzige Modell einer Importmarke, was es in Deutschland unter die Top Ten der Flottenautos schafft – jetzt gibt es einen neuen: Der frische Skoda Octavia ist da.

— In seinen Dimensionen hat der Octavia zugelegt: Er ist vier Zentimeter breiter und neun Zentimeter länger als bisher. Sein Radstand wächst um knapp elf Zentimeter. Die Karosserie-Kanten sind, ganz im Trend der Zeit, schärfer als bisher. Der Octavia hat ein zeitlos unspektakuläres Design bekommen, welches man sich wohl noch in Jahren entspannt ansehen kann.

Gute Verarbeitung | Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, die Armaturenbrett-Flächen wurden hintereschäumt – wenn auch mit einer sensationell dünnen Schicht. Radio mit USB-Anschluss, ESP mit Differenzialsperrbremsen, Tagfahrlicht und elektrische Fensterheber vorn sind Serie, die Klimaanlage ist es nicht. Die Temperaturanzeigen der Klimaregulierung sind etwas zu klein ausgefallen. Das Navi kostet in der höchsten Ausstattung Elegance 597 Euro. Die im Testwagen verbauten Leder-Alcantara-Sitze kosten bei Elegance 689 Euro Aufpreis. Sie bieten moderaten Sei-

tenhalt und passen für die ganz lange Reise. Die Bein- und Kopffreiheit ist sowohl vorne als auch hinten enorm – im Fond könnte man gefühlt einen Zylinder aufsetzen.

Enorme Platzverhältnisse | Ablagen für Flaschen und Kleinkram gibt es im neuen Octavia zuhauf. Der Kofferraum des Tschechen macht mit seinem über die große Fließheckklappe gut zugänglichen und inzwischen 590 Liter großen Stauabteil Freude. Die Lehne der Rückbank lässt sich serienmäßig umklappen – allerdings entsteht dadurch eine Ladefläche mit einer kleinen Stufe, die das Durchschieben des Gepäcks verhindert. Trotzdem: Die dann 1.580 Liter Stauraum überzeugen. Und wer eine bis zu 2,74 Meter lange Ladefläche braucht, kann zudem optional den Beifahrersitz umklappen. Cool sind clevere Gimmicks wie die per Klettverschluss auf dem Kofferraumboden festklebenden Kistenhalter (nur Elegance) oder der im Tankdeckel sitzende Eiskratzer.

Technische Hilfe | Neu ist eine Flut von Assistenten, wobei die meisten davon Aufpreis kosten. Die Multikollisionsbremse kommt serienmäßig an Bord. Systeme wie der Müdigkeitswarner kosten extra. Die Verkehrszeichenerkennung funktionierte im Test nicht immer. Der Spurhalte-Assistent macht seine Sache gut: Er lenkt den Wagen beim drohenden Verlassen der Spur. Nach zirka 15 Sekunden wird das Ende des Lenkeingriffs über einen Piepton bekannt gegeben. Einen Totwinkel-Assistenten gibt es auch mittelfristig nicht, aber für 370 Euro ist ein Pre-Safe-System zu haben. Diese Technik schließt vor einem drohenden Unfall die Fenster und zieht die Gurte an. Ebenfalls neu: der adaptive Abstandstempomat (ab Mai) und der Fernlicht-Assistent (620 Euro).

Keine Scheu vor rauem Untergrund | Auch beim Octavia gibt es wie beispielsweise beim VW Golf die geteilte Hinterachswelt: Bis 140 PS (Benziner) oder 150 PS (Die-



Klare Linien | Der aufgeräumte Innenraum des neuen Octavia ist hochwertig verarbeitet

sel) wird im Heck eine Verbundlenkerachse eingesetzt, darüber muss es eine aufwendigere Mehrlenkerachse richten. Unter normalen Fahrbedingungen spüren beim Octavia selbst geübte Fahrer keinen Unterschied zwischen den Konstruktionen. Insgesamt macht das Fahrwerk des bisher leichtesten Octavias einen sehr guten Job, kommt selbst mit rissigen Pisten und ausgewaschenen Feldwegen problemlos zurecht. Auch die dynamisch in Angriff genommene Kurve geht ohne störendes Schwanken vonstatten. In Sachen Fahrwerk hat Skoda also peinlichst darauf geachtet, den Abstand zum eher hölzernen gefederten Rapid zu wahren.

Das Lenkgefühl hängt ganz vom gewählten Fahrmodus ab (die Einstell-Option kostet 95 Euro Aufpreis): Die Einstellungen „Normal“, „Sport“, „Eco“ und „Individual“ stehen zur Wahl. Im Eco-Modus gibt sich das Steuersystem sehr leichtgängig und etwas schwammig. Im Sportmodus erfreut die Lenkung dann mit einer sehr direkten Umsetzung der Steuerbefehle.

Diesel geht immer | In unserem Wagen arbeitete der 1,6-Liter-Vierzylinder-Diesel in der Leistungsstufe mit 105 PS. Mit seinem Drehmoment von maximal 230 Newtonmetern spurtet der Octavia in 10,8 Sekunden auf Tempo 100, bei 195 km/h ist Schluss mit Vortrieb. Das Motorknurren ist im Innenraum deutlich zu vernehmen, die Beschleunigung verläuft okay – Spritzigkeitssprünge darf man hier nicht erwarten. Dafür passt der Verbrauch: Laut Hersteller verbrennt das Triebwerk im Schnitt 3,8 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer. Deutlich flotter und elastischer geht es mit dem 2,0-Liter-Diesel voran. Dieser leistet 150 PS, generiert 320 Newtonmeter und arbeitet akustisch deutlich sanfter als der 105-PS-Brummer. Sein Durst liegt laut Skoda bei 4,1 Litern auf der 100-Kilometer-Distanz. Das Start-Stopp-System spart im Stadtverkehr Sprit. Außer für den Basis-Benziner und den Basis-Diesel steht es serienmäßig zur Verfügung.

Der 1,6-Liter-Diesel wird von Skoda serienmäßig an eine manuelle Fünfgangschal-



Viel Stauraum mit Stufe im Ladeboden | Bis zu 1.580 Liter Gepäck schluckt der neue Octavia

tung gekoppelt. Diese lässt sich sauber durchschalten, nur beim Zurückschalten in den zweiten Gang kann es manchmal zu einem Hakler kommen. Dem 2,0-Liter-Selbstzünder spendieren die Tschechen sechs manuelle Gänge.

Fazit | Der neue Skoda Octavia ist eine Empfehlung: Sein Äußeres wurde modern zeitlos gezeichnet, sein Innenraum ist gut verarbeitet und bietet sensationelle Platzverhältnisse sowohl für die Passagiere als auch für das Gepäck. Mit dem unspektakulären 1,6-Liter-Diesel kann man zum einen nichts falsch machen und sich zum anderen über den niedrigen Verbrauch freuen. Der Preis in Höhe von 16.882 Euro geht in Ordnung, allerdings ist beispielsweise ein Hyundai i30 zu geringeren Kosten besser ausgestattet. Der Wagen wird ab dem 16. Februar ausgeliefert, die Kombiversion kommt im Mai auf den Markt.

| Gregor Hebermehl

1.2 TSI R4/1.197 cm ³ 63 kW/86 PS 160 Nm/1.500 U/min 5-Gang 12,0 s 181 km/h 5,2 S 119 g/km	ab 13.437 Euro
1.2 TSI R4/1.197 cm ³ 77 kW/105 PS 175 Nm/1.550 U/min 6-Gang 10,3 s 196 km/h 4,9 S 114 g/km	ab 14.866 Euro
1.4 TSI R4/1.395 cm ³ 103 kW/140 PS 250 Nm/1.500 U/min 6-Gang 8,4 s 215 km/h 5,3 S 121 g/km	ab 16.546 Euro
1.8 TSI R4/1.798 cm ³ 132 kW/180 PS 250 Nm/1.250 U/min 6-Gang 7,3 s 233 km/h 6,1 S 141 g/km	ab 20.328 Euro
1.6 TDI¹ R4/1.598 cm ³ 66 kW/90 PS 230 Nm/1.400 U/min k.A. k.A. s k.A. km/h k.A. D k.A. g/km	noch nicht bekannt
1.6 TDI R4/1.598 cm ³ 77 kW/105 PS 230 Nm/1.500 U/min 5-Gang 10,8 s 195 km/h 3,8 D 99 g/km	ab 16.882 Euro
1.6 TDI GreenLine² R4/1.598 cm ³ 81 kW/110 PS k.A. Nm/k.A. U/min 6-Gang k.A. s k.A. km/h 3,4 D 89 g/km	noch nicht bekannt
2.0 TDI R4/1.968 cm ³ 110 kW/150 PS 320 Nm/1.750 U/min 6-Gang 8,5 s 219 km/h 4,1 D 106 g/km 4.659 x 1.814 x 1.460 mm 590–1.580 Liter Wartung: alle zwei Jahre oder alle 30.000 km Ausstattungen: Active Ambition Elegance	ab 20.748 Euro

¹ ab Mai 2013, ² ab Ende 2013

Flottenchef gefragt | Markus Klapdor



– Welche Ziele verfolgen Sie mit dem neuen Skoda Octavia auf dem heiß umkämpften Flottenmarkt?

Der neue Octavia wird es uns ermöglichen, unsere erfolgreiche Position im Flottenmarkt weiter auszubauen und Neu-

kunden zu erobern. Die dritte Generation des Octavia vereinigt alle klassischen Skoda-Tugenden in sich: Bereits die Limousine, die im Februar auf den deutschen Markt rollt, überzeugt mit konkurrenzlosem Platzangebot, neuem Design, hoher Funktionalität, innovativen Sicherheits- und Komfortsystemen, modernen Aggregaten und sparsamem Verbrauch, zahlreichen „Simply Clever“-Ideen und einem für Skoda typischen Preis-Leistungs-Verhältnis.

– Welche Flottenkunden sehen Sie als Hauptinteressenten für den neuen Octavia?

Das Motoren- und Ausstattungsangebot ist so attraktiv, dass damit ein sehr breites Spektrum abgedeckt werden kann. Der neue Octavia eignet sich für den großen Flottenfuhrpark genauso wie für den mittelständischen Unternehmer und den Dienstwagennutzer.

– Warum sollten sich Kunden für den Octavia und nicht für den deutlich günstigeren Rapid entscheiden?

Rapid und Octavia repräsentieren zwar das gleiche Segment, sind dort aber unterschiedlich positioniert. Der neue Octavia befindet sich am oberen Ende der Skala und kann sich mit vielen Mittelklasse-Qualitäten schmücken. Wir sehen hier deshalb keine Überschneidung mit dem Rapid.

– Wie begegnen Sie der Gefahr, dass der neue Octavia den VW-Modellen Golf, Jetta und Passat Kunden abluchst?

Ebenso wie unsere Modelle in den einzelnen Fahrzeugklassen sind auch die Marken des Konzerns klar voneinander abgegrenzt und positioniert. Wir sehen das Eroberungspotenzial des neuen Octavia außerhalb des Volkswagen-Konzerns.

– Warum wurde bei der Vielzahl der jetzt für den Octavia verfügbaren Assistenz-Systeme ein bei der Konzernmutter VW und einigen ihrer Töchter längst zur Verfügung stehender Totwinkel-Warner vergessen?

Dazu können wir keine Angaben machen.

| Interview: Gregor Hebermehl