

Foto: Skoda



<b>2,0 TSI Green tec Combi<sup>1</sup></b>	<b>ab 25.244 Euro</b>
R4/1.984 cm <sup>3</sup>   162 kW/220 PS   350 Nm/1.500 U/min 6-Gang   6,9 s   244 km/h   6,2 S   142 g/km	
<b>2,0 TDI Green tec Combi<sup>2</sup></b>	<b>ab 25.664 Euro</b>
R4/1.968 cm <sup>3</sup>   135 kW/184 PS   380 Nm/1.750 U/min 6-Gang   8,2 s   230 km/h   4,6 D   119 g/km	
<b>2,0 TSI Green tec Limousine<sup>3</sup></b>	<b>ab 24.697 Euro</b>
R4/1.984 cm <sup>3</sup>   162 kW/220 PS   350 Nm/1.500 U/min 6-Gang   6,8 s   248 km/h   6,2 S   142 g/km	
<b>2,0 TDI Green tec Limousine<sup>4</sup></b>	<b>ab 25.118 Euro</b>
R4/1.968 cm <sup>3</sup>   135 kW/184 PS   380 Nm/1.750 U/min 6-Gang   8,1 s   232 km/h   4,6 D   119 g/km 4.685 x 1.814 x 1.449 mm   590 – 1.580 Liter <sup>5</sup>	
Wartung: alle zwei Jahre oder alle 30.000 km	

<sup>1</sup> mit DSG: 7,1 s | 242 km/h | 6,4 S | 149 g/km | ab 26.756 Euro

<sup>2</sup> mit DSG: 8,3 s | 228 km/h | 5,0 D | 129 g/km | ab 27.176 Euro

<sup>3</sup> mit DSG: 6,9 s | 245 km/h | 6,4 S | 149 g/km | ab 26.210 Euro

<sup>4</sup> mit DSG: 8,2 s | 230 km/h | 5,0 D | 129 g/km | ab 26.630 Euro

<sup>5</sup> Höhe: 1.452 mm | 610-1.740 Liter (Combi)

# Der Wolf im Schafspelz

**Sportstyp** | Der im Flottenmarkt erfolgreiche Skoda Octavia zählt zur Kategorie Vernunftauto. Doch wie viel Vernunft steckt noch im neuen RS?

— Etwa jeder zehnte Octavia-Fahrer wählte bislang die sportliche RS-Variante des Kompakten. Anlässlich der dritten Generation des Octavia RS Combi, der im August debütierte – die 650 Euro günstigere Limousine folgt ab Oktober –, suchen wir bei einer ersten Testfahrt nach Gründen für diese Entscheidung.

Preislich startet der Octavia RS Combi als Benziner bei 25.244 Euro, der Diesel kostet 420 Euro mehr. Zum Vergleich: Ohne RS-Genie zahlt man für den Kombi der Tschechen einen Einstiegspreis von 22.387 Euro für den stärksten TSI (180 PS) bzw. 21.294 Euro für den 150-PS-Spitzenreiter unter den TDI.

Der Mehrpreis rechtfertigt sich mitunter durch das besondere Herzstück der RS-Familie: das starke, immer mit Start-Stopp ausgestattete Zweiliter-Aggregat – als 220-PS-Benziner oder 184-PS-Diesel. Besonders macht den Diesel alleine die Tatsache, dass man ihn derzeit zwar beim Seat Leon, (noch) nicht jedoch beim Konzernbruder Golf Variant findet.

Die modifizierten Motoren leisten im Vergleich zum Vorgänger laut Skoda bis zu zehn Prozent mehr und verbrauchen bis zu 19 Prozent weniger Sprit (jetzt 4,6 l/2.0 TDI Combi; 6,2 l/2.0 TSI Combi). Das hat Rekordwerte zur Folge: 6,8 Sekunden bis Tempo 100 bei maximal 248 km/h (2,0 TSI) – schneller und verbrauchsärmer war ein Octavia RS nie!

**Audio-Genuss** | Die Theorie wird in der Praxis zum echten Fahrspaß: Am Steuer kommt wahres Rallye-Sport-Feeling auf, die entsprechend satte Akustik – vor allem bei aktivier-

tem Sportmodus – tut ihr Übriges, um den Rennsportcharakter hörbar zu unterstützen.

Ein technisches Trio sorgt dafür, dass auch bei hohem Tempo exakte Spurführung, Traktion und Handling anstandslos gelingen: MacPherson-Vorder-/Mehrlenkerachse am Heck, elektronische Differenzialsperre XDS und neue Progressivlenkung. Nur das serienmäßige Sportfahrwerk (15 mm tiefer ggü. Octavia) fällt durch die harte Abstimmung spürbar auf. Die neuen, beheizbaren Sportsitze in Reihe eins (Serie) erweisen sich als stimmig und bieten genügend Seitenhalt. Die Platzverhältnisse auf allen Sitzen: gewohnt gut.

Weder mit dem manuellen, vom VW-Konzern gewohnt zuverlässigen Sechsgang-Schalter noch mit der DSG-Alternative macht man etwas falsch. Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (plus ca. 1.500 Euro) gefällt durch die angenehm kurze Übersetzung, die dynamisches Beschleunigen begünstigt. Wie vom aktuellen Octavia gewohnt, ist der

Fahrerplatz dabei klar strukturiert und mit großem Display in RS-Grafik fürs intuitiv bedienbare Infotainment-/Navisystem ausgestattet.

Ambiente-Beleuchtung in den Innentüren und schwarze Elemente unterstreichen den speziellen RS-Charakter. Ansonsten findet man RS-typische Elemente wie das Dreispeichen-Leder-Lenkrad oder Pedale und Einstiegsleisten aus Edelstahl. Die Sicht nach hinten schränkt in der Limousine der Heckspoiler (beim Combi: Spoiler an der Dachkante) teils in der Höhe ein.

**Hingucker** | Was macht den gegenüber dem Octavia um 26 Millimeter längeren RS sonst noch speziell? Natürlich seine Optik mit sportlich getrimmter Front, kürzeren vorderen Überhängen und neuen 18-Zoll-Felgen (optional 19-Zoll-Leichtmetallräder). Das RS-Heck besticht durch Diffusor-Element, Reflektorstrahler, Chrom-Auspuffendrohre und (jetzt) serienmäßige LED-Rückleuchten.

Zudem profitieren RS-Fahrer von gewohnten Octavia-Talenten wie den Simply-Clever-Lösungen, dem Raumangebot, Lademöglichkeiten – und viel Ausstattung ab Werk (inkl. Climatronic, Parksensoren hinten, Freisprecheinrichtung). Gar nicht so unvernünftig, sich statt dem „klassischen Vernunftauto“ die RS-Version zu gönnen ... | *Susanne Löw*



**Innere Ruhe** | Das Cockpit: klar strukturiert



**Karosseriewahl** | Die Limousine folgt im Oktober