

Pressepräsentation Skoda Octavia RS: Schnelles Sahnehäubchen

Von Peter Schwerdtmann

Die Zahlen sprechen für Skoda, die für die Marktentwicklung ebenso wie die Daten des Skoda Octavia RS. Deutschland-Chef Hermann Schmitt hofft, in diesem Jahr 150 000 Skoda abzusetzen und den Marktanteil in Deutschland dauerhaft oberhalb fünf Prozent halten zu können. Jeder dritte Skoda in Deutschland wird dabei voraussichtlich ein Octavia sein. Und genau für diese Baureihe präsentieren die Deutsch-Tschechen jetzt die RS-Variante als Limousine und als Combi, sozusagen als Sahnehäubchen.

In der neuen Zeitrechnung des traditionsreichen Autobauers als Tochter des Volkswagen-Konzern hat sich Skoda dramatisch entwickelt, vom etwas biederen Auto aus böhmischen Dörfern zu niedrigen Preisen zu einer optisch und technisch attraktiven Alternative selbst zu den Produkten der Wolfsburger Mutter. Der kompakte Skoda Octavia bietet dafür das zurzeit beste Beispiel: immer noch kompakt außen, aber groß innen, insgesamt eine angenehme Erscheinung. Dank des Zugriffs aufs Volkswagen-Regal und den Modularen Querbaukasten mit moderner Technik.

Auch für den Octavia RS zahlt sich das aus. Er bedient sich des 2.0-TSI-Motors mit 162 kW / 220 PS, bekannt aus dem Golf GTI. Das bringt ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 248 km/h und eine Spurtstärke, die ihn mit dem Doppelkupplungsgetriebe in 6,9 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt. Mit dem Sechs-Gang-Handschalter sind es 6,8 Sekunden, immerhin 0,4 Sekunden weniger als beim Vorgänger. Dabei liegt der Verbrauch im Schnitt (nach EU-Norm) mit 6,2 Litern auf 100 km 1,3 Liter niedriger als beim Vorgänger. Das sind immerhin 17 Prozent.

Auch die Werte des neuen 2,0 TDI können sich sehen lassen. Mit 135 kW / 184 PS benötigt er 8,1 Sekunden von null auf 100 km/h, erreicht 232 km/h als Höchstgeschwindigkeit und verbraucht im Schnitt 4,6 Liter auf 100 km. Das sind sogar 19 Prozent weniger als bisher.

Der RS liegt um 15 Millimeter tiefer als der normale Octavia. Skoda hat ihm ein Sportfahrwerk mit der aktuellen Mehrlenker-Hinterachse und der elektronischen Differenzialsperre XDS spendiert. Eine neue Progressivlenkung ermöglicht auch enge Kurven ohne Umgreifen.

18-Zoll-Leichtmetallräder arbeiten nicht nur für bessere Traktion und Querschleunigung. Sie unterstreichen den sportlichen Anspruch auch optisch. In der Frontansicht übernehmen das die großen Lufteinlässe mit Verkleidungen in Wabenstruktur, eine neue Frontschürze und die jetzt serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht. Die Heckansicht prägen ein schwarzes Diffusorelement, in das zwei große, rautenförmige Endrohre integriert sind und ein darüber angeordneter breiter und roter Reflektor-Strahler sowie ein Heckspoiler, bei der Limousine auf der Heckklappe, beim Combi an der Dachkante sitzt.

Innen herrscht sportliches Schwarz vor. Die neuen Sportsitze und das ebenfalls neue Drei-Speichen-Lenkrad sowie einige Hinweise auf den RS prägen das moderne, aber insgesamt eher zurückhaltende als aufdringliche Ambiente. Die Armaturentafel wirkt mehr puristisch, auf keinen Fall aber bieder. Auch beim Innendesign haben die Tschechen einen mächtigen Schritt nach vorn hinter sich. Das gilt ebenso für die Materialwahl und die Verarbeitung.

Der RS mit dem Dieselmotor, der dank Soundgenerator nicht wie ein Diesel, dafür aber nach mehr Hubraum und auf jeden Fall sportlich klingt, legt sich schon mächtig ins Zeug, wenn er voranstürmt. Der kernige Ton ist auch dem Benzinern anerkennend worden. Doch stürmt der noch dramatischer nach vorn. Beide sind dank XDS und Progressivlenkung kurvenverliebter als man es von Fronttrieblern der alten Schule gewohnt war. Sie lenken spontaner ein und neigen deutlich weniger zum Untersteuern.

Zum Vorbild GTI hält der Octavia RS weniger Abstand als sein Vorgänger. Er hat den GTI-Motor unter der Haube. Dafür fehlt es am besonderen GTI-Flair – trotz der langen RS-Historie der Marke. Doch einen unübersehbaren Vorteil bietet der Skoda: Es gibt ihn auch als Kombi.

Jeder zehnte in Deutschland verkaufte Octavia wird ein RS sein, meint Hermann Schmitt, die überwiegende Mehrzahl davon Combis. Was diese Einschätzung wert ist, wird man bald erkennen können. Denn der RS kommt noch diesen Monat zu den Händlern. A propos Einschätzung: Es liegt vielleicht an der Marke, vielleicht auch an der Gewohnheit: Ein Octavia RS Combi passt in die Welt, ein Golf GTI Variant nicht, oder?

(ampnet/Sm)

Daten Skoda Octavia RS Combi 2.0 TSI

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,69 x 1,81 x 1,45

Motor: Vier-Zylinder-Benziner, 1984 ccm, Turbo, DOHC

Leistung: 162 kW / 220 PS bei 4500 - 6200 U/min

Maximales Drehmoment: 350 Nm bei 1500 - 4400 U/min

Beschleunigung vom 0 auf 100 km/h: 6,9 s

Höchstgeschwindigkeit: 244 km/h

Kraftstoffverbrauch, Schnitt nach EU-Norm: 6,2 l

Kohlendioxidemissionen: 142 g/km, Euro 6

Leergewicht / Zuladung: 1447 kg / 566 kg

Max Anhängelast: 1600 kg

Kofferraumvolumen: 610 - 1740 l

Wendekreis: 10,5 m

Basispreis: 31 840 Euro

Bilder zum Artikel:



Skoda Octavia RS.



Skoda Octavia RS.



Skoda Octavia RS.



Skoda Octavia RS.



Skoda Octavia RS.



Skoda Octavia RS.

Skoda Octavia RS.



Skoda Octavia RS.



Skoda Octavia RS.

Skoda Octavia RS Combi und Limousine.



Skoda Octavia RS Combi.



Skoda Octavia RS Combi.

Skoda Octavia RS Combi.



Skoda Octavia RS Combi.



Skoda Octavia RS.
Skoda Octavia RS.

