

---

## Praxistest Skoda Octavia Combi TDI: Reichen 115 PS?

Von Michael Kirchberger, cen

Der Octavia ist das Brot- und Butter-Auto von Skoda und seit je her das Paradeferd im Stall der Tschechen. Seit seiner Geburtsstunde vor 24 Jahren gilt er unter Kennern als der bessere und größere Golf. Besonders der Kombi, er macht zwei Drittel im Verkauf der Baureihe aus, erfreut mit praktischen Tugenden. Nur der Preisvorteil zum Wolfsburger Rivalen ist geschrumpft.

32.370 Euro kostet der Octavia Combi der vierten Generation in der Ausstattungsstufe Style mit dem 115 PS (85 kW) starken Einstiegsdiesel, der seine Kraft ebenso wie der stärkere Motor mit 150 PS (110 kW) aus zwei Litern Hubraum schöpft. Ein Straßenfeger ist er damit natürlich nicht, wohl aber zum sehr genügsamen und laufruhigen Multitalent, das vor kaum einer Aufgabe des Alltags kapitulieren muss. Mit seinen gut verteilten Proportionen ist der 4,69 Zentimeter lange Kombi noch handlich in der Stadt und fühlt sich auch in engen Parkhäusern wohl. Bei längeren Fahrten erfreut er mit erheblichen Nehmerqualitäten, 640 bis 1700 Liter Gepäck können mit auf die Reise gehen. Die Zuladung liegt bei gut 520 Kilogramm, das geht in Ordnung, als Anhängelast sind durchschnittliche 1,5 Tonnen erlaubt.

Der Innenraum ist sachlich und aufgeräumt gestaltet. Zwar verarbeitet Skoda aus Kostengründen wieder Bauteile aus Hartplastik, aber glücklicherweise nur da, wo keiner hinschaut. Beim Bedienkonzept geht es wie beim Golf digitaler zu, immerhin sind einige Tasten für die Direktwahl bestimmter Funktionen erhalten geblieben. Kernstück ist neben der Auswahl am Multifunktionslenkrad der zentrale Touchscreen, dessen Menüs aber umständlich anzuwählen sind und die so vom Verkehrsgeschehen ablenken.

Auch die Klimatisierung wird digital gesteuert, dafür gibt es Schaltflächen am unteren Rand des Monitors. Ablagen und Fächer gibt es in mehr als ausreichender Zahl, selbst an Regenschirm und Schneefeger ist gedacht. Induktives Laden ist in der Mittelkonsole möglich.

Das Raumangebot ist ordentlich. Die vorderen Sitze lassen sich elektrisch verstellen und es gibt genügend Ellbogenfreiheit für Fahrer und Beifahrer. Auch hinten reisen zwei Passagier überaus angenehm. Ein- und Aussteigen ist für alle dank großer Türausschnitt bequem, hierbei helfen außerdem Haltegriffe am Dach, die bei Skoda noch nicht dem Rotstift zum Opfer gefallen sind.

Der Vierzylinder-Diesel wird per Knopfdruck gestartet, seine Geräuscentwicklung ist im Leerlauf sehr verhalten. Auch bei den Vibrationen hält er sich zurück. 300 Newtonmeter Drehmoment stemmt die Maschine bei 1600 Umdrehungen in der Minute, aus dem Stand schiebt sie den 1447 Kilo wiegenden Octavia mächtig an. Wird die Fahrt schneller, verliert der Motor aber seine Munterkeit, so werden es dann auch 10,9 Sekunden, bis er von auf 100 km/h beschleunigt hat. Das ist kein Fehler, die Leistung reicht völlig aus, erlaubt sogar durchaus engagierte Gangarten. 207 km/h Höchstgeschwindigkeit sind möglich. Um die zu erreichen, braucht das Tschechomobil jedoch aufgrund seines Gewichtes einen gehörigen Anlauf. Das Windgeräusch ist verhalten, der Geradeauslauf unbeirrbar.

Was jedoch ganz oben steht, ist der äußerst verhaltene Konsum des Diesels. Obwohl wir uns nicht als Sparfüchse hinters Lenkrad geklemmt hatten, war der Wert von 4,7 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer mühelos zu erreichen. Wer noch günstiger unterwegs sein will, kommt auch mit 4,3 Litern 100 Kilometer weit ohne zum Verkehrshindernis zu werden. Bei 45 Litern Tankinhalt kommt die 1000-Kilometer-Grenze klar in Sicht.

Das manuelle Sechsgang-Getriebe schaltet sich hinreichend präzise und mit kurzen Wegen, die Lenkung ist nicht weniger exakt und gefühlvoll, stets lässt sich der Octavia mit ihr gut im Zaum halten, auch wenn nach schnellen Kurvenwechseln das Heck mal nach außen drängt. Dann ist das ESP in Windeseile zur Stelle und unterbindet schon den Ansatz. Die Bremsen gefallen mit feiner Dosierbarkeit und sind überaus standfest. Nur mit

---

der Federung hat der Combi keinen guten Vertrag. Während die Vorderräder Unebenheiten des Straßenbelags noch zufriedenstellend wegbügeln, rollen die hinteren an ihrer Verbundlenkerachse eher rüpelhaft darüber. Das sorgt auf schlechter Fahrbahn für Unruhe und nervt.

Der Umfang der höchsten Ausstattungsstufe Style ist üppig aber nicht komplett. Viele Assistenten gehören zum Serienstandard, Verkehrszeichenerkennung, Stauassistent und das Head-up-Display sind aufpreispflichtig. Auch für die elektrische Heckklappenöffnung heißt es, extra zu bezahlen.

Der Preis des Testwagens ist trotz der günstigen Motorenwahl flink über 40.000 Euro geklettert. Viele Pakete voller Begehrlichkeiten haben ihn beflügelt. Damit wird der einstige Preisvorteil zum Konkurrenten Golf nahezu hinfällig. Der Skoda taugt dennoch, denn er ist leichter zu bedienen und bietet mehr Platz als sein VW-Kollege. Und auch die 115 PS sind für den Alltag genug. (cen/Michael Kirchberger)

Daten Skoda Octavia Combi TDI 85 kW Style

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,83 x 1,51  
Radstand (m): 2,67  
Antrieb: 4-Zyl.-Turbodiesel, 1968 ccm, FWD, 6 Gänge  
Leistung: 90 kW / 115 PS bei 2750 U/min  
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1600 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 207 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,9 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 110 g/km  
Testverbrauch: 4,7 Liter  
Leergewicht / Zuladung: min. 1447 kg / max. 523 kg  
Anhängelast: 1500 kg  
Kofferraumvolumen: 640–1700 Liter  
Basispreis: 32.370 Euro  
Testwagenpreis: 43.008 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Skoda Octavia Combi TDI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Skoda Octavia Combi TDI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Skoda Octavia Combi TDI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Skoda Octavia Combi TDI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Skoda Octavia Combi TDI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Skoda Octavia Combi TDI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Skoda Octavia Combi TDI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---