
Praxistest Skoda Octavia Combi iV: Überzeugende Kombination

Von Michael Kirchberger, cen

Die Kraft zweier Herzen wird Autos mit Plug-in-Hybridantrieben (PHEV) gerne bestätigt. Skeptiker, und zu diesen zählten wir uns bislang auch, meinten eher, dass hier das Schlechteste aus zwei Welten miteinander vereint wird. Denn für Langstrecken- und Vielfahrer bringt die relativ geringe Reichweite, die rein elektrisch möglich ist, nur wenig. Hingegen muss das Mehrgewicht, das von Batterie und Elektromotor herrührt, stets mitbewegt werden, auch wenn auf langer Distanz allein der Verbrennungsmotor für Vortrieb sorgt. Unser Praxistest zeigt aber, dass die Hybridtechnik doch sinnvoll sein kann, und das nicht nur bei kurzen Fahrten.

Rund 1500 Kilometer hat uns der Skoda Octavia Combi iV begleitet. Sein Kaufpreis von 39.290 Euro wird um 6750 Euro Prämie reduziert, und dieser Vorteil bleibt ihm noch eine Weile erhalten, weil er mit einer Akkuladung nach WLTP-Zyklus mehr als 60 Kilometer schafft. Erst 2024 steigt die Reichweitenanforderung auf 80 Kilometer, wenn der Staat um Unterstützung gebeten werden soll. Wie auch immer, Skodas Bestseller stemmt als PHEV eine Systemleistung von 204 PS, der 1,5-Liter-Benziner kommt für 150 PS (110 kW), der Elektromotor für 85 kW (115 PS) auf. Das gemeinsame Drehmoment des Duos erreicht stattliche 330 Newtonmeter, das sechsgängige Doppelkupplungsgetriebe DSG setzt die Motorenkräfte in Vortrieb um. 220 km/h schafft der teilelektrische Octavia als Höchstgeschwindigkeit, eilig sprintet er in 7,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Über den WLTP-Normverbrauch von 1,3 Liter haben wir nicht lange nachgedacht, denn diese Milchmädchenrechnung geht allenfalls dann auf, wenn tatsächlich nur die Distanz vom Wohnort zur Arbeitsstelle (oder zum Milchladen) zurückgelegt wird und der Octavia am jeweiligen Ziel an die Leine, respektive das Ladekabel gehängt wird. Was aber, wenn von Frankfurt aus die Verwandtschaft in Hamburg besucht oder die Sommerfrische in Oberbayern angesteuert werden soll? Nach gut 60 Kilometer ist der Energievorrat des 13-kWh-Akkus ja schließlich verbraucht und übernimmt der Verbrenner dann den Antrieb nahezu vollständig. Doch der befürchtete Mehrverbrauch (wegen des höheren Gewichts und der Batterieladung im Nebenjob) blieb aus. Auf der Landstraße genügen dem PHEV-Octavia 5,5 Liter, auf der Autobahn bei Richtgeschwindigkeit 6,2 Liter Benzin für 100 Kilometer. Nur im Stadtverkehr und bei schnellerer Fahrt verlangte er mehr, über 7,2 Liter lag sein Konsum auf 100 Kilometer jedoch nie.

Dabei erfreut der Hybrid-Skoda mit angenehm ruhiger Arbeitsweise, zeigt sich dabei stets agil und durchzugsstark. Mit vier Fahrmodi lässt sich der Charakter des Antriebsstrang auf die persönlichen Ansprüche abstimmen, von Eco bis Dynamic reicht die Bandbreite und selbst im Sparprogramm wird der Octavia nicht flügellahm. Die komfortable Federung macht das Reisen angenehm, auch dann, wenn die Fahrbahn schon längst eine Erneuerung verdient hätte. Die Lenkung vermittelt hinreichende Rückmeldungen über die Traktion der angetriebenen Vorderräder, und auch beim Bremsen fällt die Rekuperation der kinetischen Energie nicht weiter auf. Beinahe lässt sich der Hybrid-Kombi mit nur einem Pedal fahren, wer den Fuß vom Gas nimmt, erlebt eine überdurchschnittliche Verzögerung, so dass die Bremse oft unberührt bleiben kann.

Das DSG versteht sich mit beiden Motoren blendend. Kaum spürbar sind die Gangwechsel, allenfalls die erhöhte Drehzahl, wenn der Akku leer ist und für den nächsten Ampelstart elektrische Energie gehamstert werden soll, fällt auf. Dann tourt der Verbrenner auch bei langsamer Fahrt in der 30er-Zone mit ziemlich genau 2000 Umdrehungen in der Minute und lädt per Generator die Batterie. Am Ladekabel dauert die vollständige Auffrischung des Akkus bei einer 230-Volt-Haushaltssteckdose fünf Stunden,

an einer Wallbox mit 3,6 kW Leistung ist er in dreieinhalb Stunden wieder bei 100 Prozent Kapazität.

Im Alltagsbetrieb ist die PHEV-Technik in keiner Weise hinderlich. Der Innenraum bietet nicht nur vorne, sondern auch im Fond reichlich Platz, auch das Kofferraumvolumen von 450 bis 1405 Liter geht in Ordnung und steht dem der herkömmlich motorisierten Kombi-Versionen des Octavia mit Reserverad nur wenig nach. Lediglich 40 Liter gehen wegen des batteriebedingt höheren Kofferraumbodens verloren. Die Zuladung kann sich mit 561 Kilogramm sehen lassen, und alle Gespannkapitäne dürften sich über die Anhängelast von 1500 Kilogramm freuen.

Auch als Plug-in-Hybrid ist der Octavia Combi eine ausgezeichnete Wahl. Genügsam, praktisch und in vollem Umfang alltagstauglich bietet er Kurzstrecken-Piloten wie Langstrecken-Schrubbern am Ende doch das Beste aus zwei Welten. (aum/mk)

Daten Skoda Octavia 1,5 Combi iV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,7 x 1,83 x 1,48

Radstand (m): 2,68

Antrieb: R4-Benziner, 1395 ccm, Turbolader, Doppelkupplungsgetriebe, E-Motor mit 85 kW, Frontantrieb

Drehmoment: 330 Nm

Systemleistung: 150 kW / 204 PS

Drehmoment: 330 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,3 Liter

Testverbrauch: 6,5 Liter

CO₂-Emissionen: 30 g/km (WLTP)

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: min. 1608 kg / max. 561 kg

Kofferraumvolumen: 450–1405 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Basispreis: 39.290 Euro

Testwagenpreis: 46.490 Euro

Bilder zum Artikel



Skoda Combi iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Combi iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Combi iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Combi iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Combi iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Combi iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
