

Octavia kom redan 2004 men krocksäkerheten är ändå bra. 4 stjärnor i Euro-NCAP kunde ha varit fem om krockgardiner varit standard, sidokrockskyddet beskrivs som ”imponerande” och två stjärnor för fotgängarsäkerhet var mycket nära tre. Fyra starka stjärnor för barnsäkerhet i bilen är väldigt bra. Låsningfria bromsar, antispinn, antisladd, krockkuddar fram, sidokrockkuddar, sidokrockgardiner, whiplashskydd, elektronisk bromskraftsfördelning och bromsassistans ingår alltihop och därmed har Skodan högre säkerhet som standard än kusinen från Audi och många andra dyrare bilar.

Octavia Greenline kostar från 159 500 kronor. Det är billigt för en så stor och bra bil, särskilt som luftkonditionering, cd-radio och mycket annat är standard vilket det inte är i den dyrare Audi A3. Samma pengar räcker knappt till en mycket mindre Golf eller Focus. Kombi kostar 6 500 kr extra jämfört med en femdörrars halvkombi, inte så mycket, men å andra sidan har halvkombin nästan lika stort bagageutrymme. Basversionen Ambiente kan bytas ut mot den mer välutrustade Elegance, som kostar 15 000 kronor mer, men det är inte särskilt väl spenderade pengar. Skoda har fortsatt en bensin-Octavia med samma 102 hk motor, men den vore ett idiotiskt köp eftersom den bara är 2 000 kr billigare – i praktiken 8 000 kr dyrare efter etanolversionens miljöbilspremie. Skoda har inte (som VW och Audi) någon miljöbilsklassad Octavia snåldiesel, vilket gör valet av etanolversionen ännu lättare.

Mattias Goldmann

## Skoda Octavia Greenline Multifuel 1,6

**Få mer, betala mindre, men var beredd på att besparingarna ibland syns och märks. Så ser dealen ut för Skoda Octavia, som är baserad på Volkswagen Golf men en hel storlek större. Sen våren 2008 finns den också med Golfens etanolmotor på 1,6-liter och 102 hästar. Vi testar.**

Volkswagenkoncernen är duktig på att göra vitt skilda produkter av samma komponenter. Förutom Golfen och dess varianter delar Skoda Octavia underrede och motorer med den lyxigare och dyrare Audi A3 och Seat Toledo och Altea, som ska upplevas som sportigare.

Octavia är en ”bruksig” bil. Utrymmena är i klass med Volvos storkombi V70, trots att Octavian är två decimetrar kortare. Baksätet har mängder av plats, alla tre platser har nackstöd och trepunktsbälten även om mittenplatsen är smal och platt. Bagageutrymmet är enormt, 580 liter som blir 1 620 liter om hela baksätet fälls, man kan också fälla bara en del eller öppna en genomlastningslucka. Dessutom sitter man bra både bak och fram, i stolar med mängder av inställningsmöjligheter. Också ratten kan ställas in både i höjd- och längdled. Allt är utfört i enkla, slitstarka material – baksidan är förstås att det aldrig känns speciellt ombonat eller lyxigt men det vet man ju när man väljer en Skoda.

Trots att Octavian är så mycket större än Golf och A3, är vikten ungefär samma, knappt 1,4 ton olastad. Därmed är också accelerationen likvärdig, och behovet av att växla ner för att få fart ungefär lika stort. En sjätte växel hade varit trevlig i motorvägsfart – de större motorerna har sex växlar. Tyvärr kan inte Skodan fås med någon av automatlådorna övriga Octavia har; tiptronic eller snålsnabba DSG-lådan med dubbla kopplingar. Skodan är ganska bullrig, framför allt vägbuller tränger in och då gör ju växlarerna ingen skillnad.

Medan motorn är samma som hos Audi-kusinen är fjädringen enklare och billigare, och det märks. Är man ensam i bilen närmast studsar man fram, är bilen lastad blir det bättre. Där emot känns bilen alltid trygg att köra och den går dit man pekar den. De som behöver det kan beställa ”dåliga vägar”-utförande, som bl.a. har karossen höjd med 25 mm, medan den fyrhjulsdrivna varianten inte kan kombineras med etanolmotor.

Bränsleförbrukningen anges till 0,72 liter per mil vid bensindrift, 0,78 för den som väljer automatlådan. För etanol finns ju inget officiellt värde men vi snittar strax under litern vilket föga förvånande är ungefär samma som etanolversionerna av Golf och A3 och innebär fossila koldioxidutsläpp på cirka 60 gram per kilometer. Liksom övriga etanolbilar från Volkswagenkoncernen, måste Octavian få ny olja var 1 500:e mil. Det drar inte upp kostnaderna så mycket men är irriterande.

Skodan är omvitnat billig i drift. Lågt inköpspris och högt andrahandsvärde ger låg värdeminskning och etanolversionen lär bli ännu något bättre än bensinarna. Dessutom har Skoda livstids assistans för sina bilar; blir du stående får du hjälp. Miljöbilspremie på 10 000 kronor, 20 procent lägre förmånsvärde, fri parkering i drygt 40 kommuner, befrielse från Stockholms trängselavgifter och lägre fordonsskatt förbättrar etanolbilens kalkyl. Motorvärmare är standard som på övriga etanolbilar.