



Dennis van 't Kruis
8 november 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Het is lang rustig geweest in het Skoda-kamp als het gaat om nieuwe modellen. Het meest recente autonieuws uit Tsjechië« betref toen de nieuwe Octavia. Met de nieuwe Roomster introduceert Skoda zijn eerste nieuwe model sinds 2002, toen de Superb op de markt kwam. Samen met de Fabia en de Octavia betref het hier modellen die zeer vergelijkbaar zijn met bepaalde VW-modellen. De nieuwe Roomster is op dat gebied een uitzondering.



Het exterieur

Halverwege 2003 kwam Skoda naar buiten met de conceptstudie van de Roomster. Deze auto viel op door zijn futuristische en gewaagde vormen. De verschillen tussen die concept car en de productie auto zijn niet moeilijk te vinden, maar de overall lijnen en het idee achter het model zijn nog aanwezig. Het is alleen wel zo dat het studiemodel breder oogde. Dat heb ik (en anderen) persoonlijk kunnen aanschouwen op de Amsterdamse Autorai in 2005 waar deze auto ook werd getoond. In de showroom staat nu een auto die omwille van meer hoofdruimte hoger is geworden, waardoor hij optisch dus smaller overkomt. Het is wel te hopen dat Skoda niet hetzelfde doet met de toekomstige Joyster, want de inmiddels bekende afbeeldingen beloven lage en sportieve lijnen.



De Roomster laat zich niet makkelijk in een hokje plaatsen. Want hoewel het qua uiterlijk een tegenhanger lijkt te zijn van de personenuitvoering van de Kangoo of de Partner, valt hij eerder in de klasse van de Meriva en de Fusion. Dit komt met name door een andere keuze van materialen en het feit dat de nieuwiging vooral als personenwagen is ontworpen. En als je uitgaat van de wielbasis dan staat hij inderdaad naast de Opel die met 2,63 m slechts 1 centimeter verschilt. Ga je vervolgens kijken naar de lengte van de voertuigen, dan blijkt de Roomster toch 16 centimeter langer. De Fusion is 2 centimeter korter. Naar boven kijkend zien we ook een Opel, namelijk de Zafira die 27 cm (lengte) en 8 cm (wielbasis) langer blijkt te zijn. Qua hoogte blijken ze allemaal vergelijkbare waarden te laten zien, gemiddeld tussen de 1,61m. (Roomster) en 1,64m (Zafira, Scenic). De Roomster valt er dus een beetje tussenin, al ligt hij qua prijs het dichtst bij de Meriva. Zijn concurrentie positie reikt dus eigenlijk zowel naar boven als naar beneden.

Opvallend was het bekijks dat de nieuwe Tsjech kreeg tijdens de testrit had. Nu valt een auto die beplakt is met zijn eigen naam en gestileerde bloemen meestal wel extra op. Na een korte stop bleek de geparkeerde Roomster een aantal kijkers te hebben. Op zijn verzoek heb ik de meneer in het gezelschap even achter het stuur van de stilstaande Skoda plaats laten nemen. Zijn oordeel was simpel, maar wel doeltreffend: het interieur komt in deze uitvoering somber over, maar de buitenkant is prachtig. Met betrekking tot het eerste kon ik hem vertellen dat de optielijst een aantal leuke alternatieven te bieden had.

De testdemo heeft met zijn Comfort uitvoering al een behoorlijk uitgebreide standaarduitrusting. Zaken als de 'corner function' mistlampen, climatronic, klein leerpakket, heldere koplampen, de lichtmetalen 15 inch velgen 'Avior', een gekoeld dashboard zitten bij de prijs van € 21.875,- in. Daar zijn de metallic lak (€ 555,-), de dakrailing (€ 205,-), het panoramadak (€ 910,-), het Radio/CD/Mp3-speler 'Dance' systeem (€ 435,-) en de rijklaarkosten (€ 745,-) aan toegevoegd, waardoor het eindbedrag op € 24.725,- uitkomt.



Het interieur

Het interieur is niet zo frivol als de buitenzijde. De materialen en design filosofie zijn vergelijkbaar met die van andere Skoda modellen. Zeker het stuurwiel is een oude bekende. Dit is geen probleem, omdat het geheel kwalitatief goed in elkaar zit. De testauto heeft met zijn 'Comfort' uitvoering weinig kleur in de leefruimte, daardoor komt het geheel wel wat donker over. Om meer kleur te krijgen, dient de koper een ander pakket te kiezen. Het resultaat daarvan zal meer levendigheid opleveren. Het dashboard is bonkig van vorm, waardoor het optisch bedrog ontstaat dat het geheel erg smal is. Omdat je evengoed toch wel flink wat armruimte hebt. Dat gezegd hebbende, ga ik mezelf meteen weer tegenspreken, want door de vrij hoog gemonteerde armsteun moet je eigenlijk om een hoek reiken om de versnellingspook



Skoda Roomster 1.4 16V Comfort

te bedienen. Deze zit door de korte steel laag en een beetje uit het zicht achter de armondersteuning. Die steun kan wel omhoog geklapt worden, waardoor de bereikbaarheid drastisch verbeterd, maar dan heb je weer niets om je arm op te leggen. De knop van de pook is op de juiste manier vormgegeven. Hij is lekker dik en ligt daardoor goed in de hand. De stoelen zitten naar verwachting goed en geven de juiste hoeveelheid steun. Ook in snel genomen bochten kwijten ze zich voldoende van hun taak. De achterbank bestaat uit drie losse stoelen, waarbij de middelste verwijderd kan worden. Daardoor kunnen de twee buitenste zo'n elf centimeter naar het midden geschoven kunnen worden. En dat heeft dan weer gevolgen voor de beenruimte die de achterpassagiers tot hun beschikking hebben. Zijn MPV-badge dankt deze auto vooral aan de flexibiliteit van de achterbank en de veelzijdigheid van de laadruimte. De kofferruimte is door zijn lage tildrempel goed belaadbaar. Door de mogelijkheid van de verschuifbare en verwijderbare achterbank ligt de inhoud tussen de 450 en 1780 liter. Je zult weinig hoeven laten staan als je een hoop te vervoeren hebt.



Het rijden

Als bestuurder van de Roomster heb je het niet slecht, de Tsjechen hebben hun uiterste best gedaan om de wegligging zo goed mogelijk te maken. Het resultaat mag er dan ook zijn. De nieuweling laat zich enthousiast door het verkeer heen laveren. In de testauto is een 1.4 16-klepper motorblok gemonteerd die goed is voor 86 pk bij 5.000 tpm en 132 Nm bij 3.800 tpm. Het resultaat van deze waarden is een acceleratie van nul naar honderd is een respectabele 13 seconden. Deze dertien tellen worden op een overtuigende manier afgewerkt. Zonder dat het hier gaat om een stoplichtsprinter, zal je nooit echt het gevoel hebben dat het langzaam gaat. Opvallend is wel dat de motor onder bijna alle omstandigheden wat rauw klinkt. Pas op een constante kruissnelheid wordt hij iets rustiger.



Dat de mix van Fabia en Octavia onderdelen een goede is, blijkt als je even iets sportiever te werk gaat. De Roomster maakt korte metten met vlot genomen bochten. Opvallend is daarbij dat de hoge koets nagenoeg niet overhelt. Op de minirotonde schoven de voorwielen goedmoedig naar de buitenzijde van de bocht, iets wat simpel te verhelpen is door het gaspedaal iets te liften. Moet je als bestuurder een noodstop maken, dan kun je er vanuit gaan dat de remmen echt bijten. De afbouw van de snelheid is erg snel, en de veiligheidsgordel is het enige dat de persoon achter het stuur ervan weerhoudt dat er onvrijwillig contact is met het voorraam.

Het is nog niet zovaak gebeurd dat er tijdens een testrit een controle lampje op het dashboard begon te branden. Het lampje dat mij tegemoet scheen toonde een gestileerde weergave van een dwarsdoorsnede van een autoband met daarin een uitroepteken. De betekenis van deze waarschuwing is duidelijk, het geeft aan dat je een lekke band hebt of dat er een te lage bandenspanning is. Dus heb ik bij een benzinstation alle banden gecontroleerd. Het leek er op dat moment op dat de rechtervoorband alleen maar te weinig lucht had, dus heb ik de luchtslang even aangesloten. Het lampje bleef echter branden. Bij terugkomst heb ik dit gemeld aan de verkoopster en terwijl ik weer naar buiten liep, bleek dat de band harder was gaan leeglopen.



© Rijtesten.nl

Slot

Het enige wat ik jammer vind aan de Roomster, zoals die nu in de showroom staat, is het feit dat de wagenhoogte, die het concept zijn dikke uiterlijk gaf, om Ã©Ã©n of andere reden is vervangen door zijn huidige hoogte. Daardoor oogt de auto smal. Toch staat er wel een interessante auto met een opvallend uiterlijk en grote hoeveelheden aan praktische bruikbaarheid. Net zo belangrijk is het feit dat deze auto zonder probleem ook sportief laat besturen. Met de 1.4 motor in het vooronder zal je niet snel de grenzen van dit onderstel vinden, maar het is toch leuk om te weten dat deze auto het gewoon aankan. Misschien dat Skoda nog besluit om er een dikke RS-versie van op de markt te brengen.



Plus

- + Goede rijeigenschappen
- + Origineel design
- + Praktische bruikbaarheid

Min

- Rauw klinkende motor
- Oogt smal door zijn hoogte
- In deze uitvoering donker interieur